1. THÔNG TIN CHUNG





Đôi lời về vấn đề an toàn

Thông tin bảo dưỡng

Những thông tin về sửa chữa và bảo dưỡng trong tài liệu này dành cho những kỹ thuật viên có tay nghề và trình độ kỹ thuật.

Nếu cố ý thực hiện công việc sửa chữa và bảo trì mà không có kiến thức, dụng cụ và thiết bị yêu cầu có thể gây tổn thương cho bạn hoặc cho người khác. Thậm chí có thể làm hư hỏng xe hoặc gây mất an toàn.

Tài liêu này mô tả các quy trình, phương pháp sửa chữa và bảo dưỡng rất hữu ích. Trong đó, một số hạng mục yêu cầu phải sử dụng các dụng cụ và thiết bị chuyên dụng. Bất cứ ai có ý định sử dụng phụ tùng thay thế, quy trình bảo dưỡng hay dụng cụ không theo khuyến cáo của Honda phải tự xác định những rủi ro có thể xảy ra với an toàn của bản thân và việc vận hành xe an toàn.

Nếu cần thiết phải thay thế một phụ tùng; chi tiết nào đó nên sử dụng sản phẩm chính hiệu của Honda với đúng số phụ tùng hoặc loại phù tùng tương đương. Chúng tôi đặc biệt khuyến cáo không sử dụng phụ tùng kém chất lượng để thay thế.

Vì sự an toàn của khách hàng

Việc bảo trì và bảo dưỡng đúng phương pháp là cốt yếu đảm bảo cho sự an toàn của khách hàng và ổn định của xe. Bất cứ lỗi hay sơ suất nào trong quá trình bảo dưỡng xe có thể gây mất an toàn khi điều khiển xe, gây hư hỏng xe hay gây thương tích cho người khác.

⚠ CẢNH BÁO

Thực hiện bảo dưỡng hay sửa chữa không đúng có thể gây mất an toàn dẫn đến thương tích nghiêm trọng hoặc tử vong.

Hãy nghiêm túc thực hiện theo các quy trình và lưu ý được nêu trong cuốn hướng dẫn bảo trì này và các tài liệu sửa chữa khác.

Vì sự an toàn của bạn

Vì tài liệu hướng dẫn này chỉ dành cho các kỹ thuật viên, do đó chúng tôi không đề cập đến những cảnh báo về các nguyên tắc an toàn cơ bản (ví dụ: đeo găng tay bảo hộ khi cầm nắm các chi tiết nóng). Nếu bạn chưa được đào tạo về an toàn hoặc cảm thấy không tự tin về kiến thức sửa chữa an toàn của mình, chúng tôi khuyến cáo bạn không nên thực hiện các quy trình được nêu trong cuốn sách này.

Sau đây là một vài lưu ý quan trọng nhất liên quan đến an toàn sữa chữa chung: Tuy nhiên, chúng tôi không thể cảnh báo cho bạn về mọi mối nguy hiểm có thể phát sinh trong quá trình sửa chữa. Chỉ bạn mới có thể quyết định được có nên tự thực hiện công việc đó hay không.

⚠ CẢNH BÁO

Không thực hiện theo hướng dẫn và lưu ý trong cuốn sách này có thể gây thương tích nghiêm trọng hoặc tử vong.

Hãy thực hiện theo các quy trình và lưu ý được nêu trong cuốn sách này một cách cẩn thận.

Những lưu ý quan trọng về an toàn

Chắc chắn rằng bạn đã hiểu rõ tất cả các nguyên tắc về an toàn cơ bản tại cửa hàng, mặc trang phục bảo hộ thích hợp và sử dụng các thiết bị bảo hộ. Khi thực hiện bất cứ công việc sửa chữa nào, cần đặc biệt chú ý những vấn đề sau:

- Hãy đọc tất cả các hướng dẫn trước khi bắt đầu sửa chữa và chắc chắn bạn có đầy đủ dụng cụ, phụ tùng sửa chữa hoặc thay thế và có các kỹ năng cần thiết để thực hiện công việc sửa chữa một cách an toàn và hoàn chỉnh.
- Hãy bảo vệ mắt bằng kính an toàn, kính bảo hộ hoặc mặt nạ khi sử dụng búa, khoan, mài, làm việc ở khu vực có khí/chất lỏng nén và làm việc với lò xo hoặc các thiết bị tích năng lượng khác. Nếu cảm thấy không chắc chắn, hãy đeo kính bảo vệ mắt.
- Sử dụng các trang bị bảo hộ khác khi cần như giày; găng tay. Làm việc với các chi tiết nóng hoặc sắc nhọn có thể gây bỏng hoặc tổn thương đến bạn. Vì vậy, trước khi tiếp xúc với các chi tiết có khả năng gây thương tích cho bản thân, hãy trang bị găng tay bảo hộ.
- Tự bảo vệ bản thân và người khác mỗi khi nâng xe. Khi nâng xe lên bằng thiết bị tời hoặc kích, hãy đảm bảo chắc chắn thiết bị đó được chống đỡ chắc chắn. Hãy sử dụng giá kích.

Chắc chắn là bạn đã tắt máy trước khi thực hiện bất cứ công việc bảo dưỡng nào, chỉ mở máy khi công việc bảo dưỡng yêu cầu. Điều này sẽ giúp hạn chế được những nguy cơ tiềm ẩn sau:

- Nhiễm độc khí Co từ khí xả của động cơ. Hãy chắc chắn rằng khu vực vận hành động cơ đủ thông thoáng.
- Bỏng có thể do các chi tiết nóng hoặc do dung dịch làm mát. Hãy để động cơ và hệ thống xả nguội trước khi thực hiện các công việc bảo dưỡng.
- Tổn thương do các chi tiết chuyển động. Nếu hướng dẫn yêu cầu phải vận hành động cơ, đảm bảo tay, các ngón tay và quần áo không bị vướng, hay nằm trên đường chuyển động.

Hơi xăng dầu và khí Hyđro từ bình điện là các chất có thể gây nổ. Để giảm thiểu khả năng cháy nổ, hãy cẩn thận khi làm việc ở khu vực có xăng và bình điện.



- Chỉ sử dụng các dung môi không cháy, không sử dụng xăng để làm sạch các chi tiết.
- Không xả hoặc chứa xăng vào bình hở không có nắp.
- Tránh để thuốc lá, tia lửa điện hoặc các nguồn nhiệt gần bình điện và các chi tiết liên quan đến hệ thống nhiên liệu.



Hướng dẫn sử dụng tài liệu

Đây là cuốn sách Hướng dẫn Bảo trì "Chi tiết" Những thông tin về sửa chữa và bảo dưỡng xe được mô tả chi tiết trong cuốn sách này. Tham khảo cuốn sách Hướng dẫn Bảo trì Cơ bản để được cung cấp thông tin và hướng dẫn về bảo dưỡng cơ bản.

Hãy tuân thủ theo những khuyến cáo trong phần Lịch Bảo dưỡng để đảm bảo xe luôn hoạt động ở điều kiện tốt nhất. Thực hiện lần bảo dưỡng đầu tiên là rất quan trọng. Vì nó khắc phục được những hao mòn ban đầu trong quá trình chạy rà máy.

Tìm phần bạn cần ở trang này, sau đó chuyển đến nội dung chính ở trang đầu tiên của phần đó.

Sự an toàn của bạn và những người xung quanh là rất quan trọng. Để giúp bạn có thể đưa ra những quyết định sáng suốt, chúng tôi đã đưa ra những thông điệp về an toàn và những thông tin khác trong tài liệu này. Tuy nhiên chúng tôi không thể cảnh báo hết được những nguy hiểm có thể phát sinh trong quá trình sửa chữa.
Vì vậy, bạn phải tự đưa ra những quyết định đúng đắn nhất.
Bạn sẽ tìm thấy những thông tin quan trọng về an toàn dưới các dạng sau:

- Nhãn an toàn – dán trên xe
- Thông báo về An toàn – đứng sau một biểu tượng cảnh báo ⚠ và một trong ba từ: NGUY HIỂM, CẢNH BÁO, hoặc CHÚ Ý. Những từ này có ý nghĩa như sau:

⚠NGUY HIỂM Bạn SẼ bị TỬ VONG hoặc THƯƠNG TÍCH NGHIÊM TRỌNG nếu không làm theo hướng dẫn.

⚠CẢNH BÁO Bạn CÓ THỂ SẼ bị TỬ VONG hoặc THƯƠNG TÍCH NGHIÊM TRỌNG nếu không làm theo hướng dẫn.

⚠CHÚ Ý Bạn CÓ THỂ bị THƯƠNG TÍCH nếu không thực hiện theo hướng dẫn.

- Hướng dẫn – cách bảo dưỡng xe đúng cách và an toàn.

Khị đọc cuốn sách này, bạn sẽ tìm thấy những thông tin có biểu tượng LƯU Ý đứng trước nó. Thông tin này được đưa ra nhằm mục đích tránh gây hư hỏng xe, các tài sản khác hoặc gây ô nhiễm môi trường.

VĂN PHÒNG XUẤT BẢN TÀI LIỆU DỊCH VỤ

Ngày xuất bản: Tháng 4 năm 2016



CÁC BIỂU TƯỢNG

Các biểu tượng sử dụng trong tài liệu này cho biết các quy trình sửa chữa chi tiết. Nếu cần bổ sung thông tin liên quan đến các biểu tượng này thì thông tin đó sẽ được giải thích cụ thể dưới dạng văn bản mà không cần đến các biểu tượng.

BIỂU TƯỢNG HƯỚNG DẪN

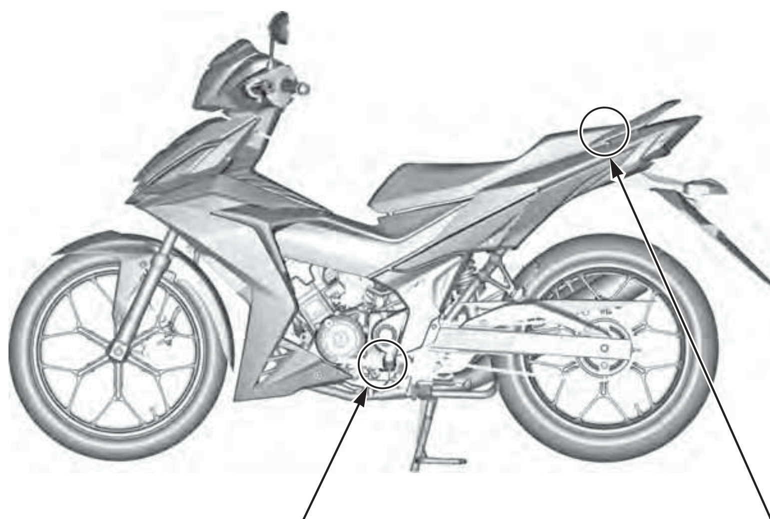
	Quy trình tháo/lắp Tháo đầu nối.		Quy trình lắp Nối đầu nối.
1	Trình tự tháo sử dụng số thứ tự.	1	Thứ tự lắp sử dụng số thứ tự.
	Siết theo lực siết tiêu chuẩn	New	Thay mới trước khi lắp.
	Kiểm tra phụ tùng.		Đo đạc để kiểm tra.
OFF	Vặn khóa điện sang vị trí OFF.		Vặn khóa điện sang vị trí ON.
	Khởi động động cơ.	Ω	Đo điện trở hoặc kiểm tra thông mạch.
V	Đo điện áp.	A	Đo cường độ dòng điện.
SPtool	Sử dụng dụng cụ đặc biệt của Honda.	Basic	Tham khảo sách Hướng dẫn Bảo trì "Cơ bản" để được hướng dẫn.

BIỂU TƯỢNG BÔI TRƠN VÀ BỊT KÍN

Oil	Sử dụng dầu động cơ khuyên dùng.	Mo Oil	Bôi hỗn hợp dầu mô luýp đen (hỗn hợp dầu động cơ và mỡ mô luýp đen theo tỉ lệ 1:1)
Grease	Bôi mỡ khuyên dùng. Sử dụng mỡ đa dụng trừ khi có chỉ định khác.	Seal	Bôi keo bịt kín.
Lock	Bôi keo khóa. Chỉ dùng keo khóa chịu áp lực trung bình trừ khi có chỉ định khác.	BF	Sử dụng dầu phanh DOT 3 hoặc DOT 4.
Fork	Sử dụng dầu giảm xóc chỉ định hoặc dầu giảm xóc thông thường.		

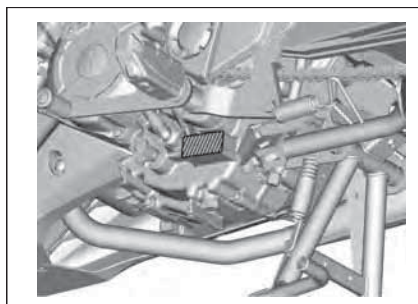
NHẬN BIẾT ĐỜI XE

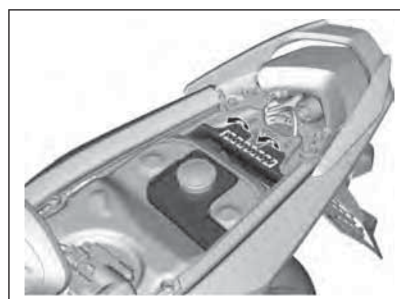
- Tên đời xe: FS150F-G
- Nơi sản xuất: Việt Nam



SỐ MÁY

SỐ KHUNG









THÔNG SỐ KỸ THUẬT

THÔNG SỐ KỸ THUẬT CHUNG

MỤC			THÔNG SỐ KỸ THUẬT
KÍCH THƯỚC	Chiều dài		2.025 mm
	Chiều rộng		725 mm
	Chiều cao		1.102 mm
	Khoảng cách hai bánh xe		1.276 mm
	Chiều cao yên		780 mm
	Chiều cao gác chân		271 mm
	Khoảng sáng gầm xe		150 mm
	Trọng lượng bản thân		122 kg
	Khả năng chở tối đa		161 kg
KHUNG XE	Kiểu khung xe		Kiểu ống đôi
	Giảm xóc trước		Giảm xóc ống lồng
	Hành trình giảm xóc trước		89 mm
	Giảm xóc sau		Càng sau
	Hành trình giảm xóc sau		88 mm
	Kích thước lốp trước		90/80 - 17M/C 46P
	Kích thước lốp sau		120/70 - 17M/C 58P
	Nhãn hiệu lốp trước		NF66 (IRC)
	Nhãn hiệu lốp sau		NR82 (IRC)
	Phanh trước		Phanh đĩa thủy lực
	Phanh sau		Phanh đĩa thủy lực
	Góc nghiêng phuộc trước		25°10’
	Chiều dài vết quét		83,2 mm
	Dung tích bình xăng		4,5 lít
ĐỘNG CƠ	Bố trí xy lanh		Xy lanh đơn nghiêng 40° so với phương thẳng đứng
	Đường kính xy lanh và hành trình piston		57,300 x 57,843 mm
	Dung tích xy lanh		149,16 cm^3
	Tỷ số nén		11,3: 1
	Truyền động xu páp		Dẫn động xích đôi DOHC
	Xu páp hút	mở	7° trước điểm chết trên khi nâng 1mm
		đóng	38° sau điểm chết trên khi nâng 1mm
	Xu páp xả	mở	33° trước điểm chết dưới khi nâng 1mm
		đóng	2° sau điểm chết trên (khi nâng 1mm)
	Hệ thông bôi trơn		Bơm ướt và áp suất cưỡng bức
	Kiểu bơm dầu		Trochoid
	Hệ thống làm mát		Dung dịch làm mát
	Lọc gió		Lọc gió giấy nhờn
	Trọng lượng động cơ khô		27,8 kg
	Hệ thống kiểm soát khí xả		Hệ thống kiểm soát thông hơi vách máy Bộ chuyển đổi chất xúc tác ba nguyên tố
HỆ THỐNG NHIÊN LIỆU	Loại		PGM-FI
	Trụ ga		30 mm



MỤC			THÔNG SỐ KỸ THUẬT
TRUYỀN ĐỘNG	Hệ thống ly hợp		Loại nhiều đĩa ma sát, ướt
	Hệ thống vận hành ly hợp		Vận hành bằng dây cáp
	Truyền động		6 tốc độ
	Giảm tốc sơ cấp		3,260 (75/23)
	Giảm tốc cuối		2,933 (44/15)
	Tỷ số răng	Số 1	3,083 (37/12)
		Số 2	1,941 (33/17)
		Số 3	1,500 (30/20)
		Số 4	1,227 (27/22)
		Số 5	1,041 (25/24)
		Số 6	0,923 (24/26)
	Kiểu sang số		Hệ thống trả số vận hành bằng chân trái
			1- N - 2 - 3 - 4 - 5 - 6
HỆ THỐNG ĐIỆN	Hệ thống đánh lửa		Bán dẫn hoàn toàn
	Hệ thống khởi động		Cần khởi động và mô tơ khởi động điện
	Hệ thống sạc		Máy phát điện xoay chiều đầu ra một pha
	Tiết chế/chỉnh lưu		LED và bán dẫn 1 pha mở bằng SCR .
	Hệ thống chiếu sáng		Bình điện

THÔNG SỐ KỸ THUẬT ĐỘNG CƠ & NHIÊN LIỆU

HỆ THỐNG NHIÊN LIỆU

MỤC	THÔNG SỐ KỸ THUẬT
Mã số nhận biết bộ họng ga	GQ1LA
Tốc độ cầm chừng	1.500 ± 100 (vòng/phút)
Hành trình tự do tay ga	2 – 6 mm
Áp suất nhiên liệu cầm chừng	267 – 326 kPa
Lưu lượng bơm (tại 12 V)	tối thiểu 103 cm^3 /10 giây

HỆ THỐNG BÔI TRƠN

Đơn vị: mm

MỤC		TIÊU CHUẨN	GIỚI HẠN
Dung tích dầu động cơ	Sau khi xả	1,1 lít	–
	Sau khi rã máy	1,3 lít	–
Dầu động cơ khuyên dùng		Dầu máy Honda 4 kỳ hoặc loại tương đương Phân loại theo nhãn API: SG hoặc cao hơn Tiêu chuẩn JASO T903: MA Độ nhớt: SAE 10W-30	–
Rô to bơm dầu	Khe hở đỉnh	0,15	0,20

HỆ THỐNG LÀM MÁT

MỤC		THÔNG SỐ KỸ THUẬT
Dung tích dung dịch làm mát	Thay thế	0,68 lít
	Sau khi rã máy	0,76 lít
Áp suất giảm nắp tản nhiệt		107,9 – 137,3 kPa
Bộ ổn nhiệt	Bắt đầu mở	74,5 – 77,5 °C
	Mở hoàn toàn	85 °C
	Nâng van	tối thiểu 3,5 mm
Chất chống đông khuyên dùng		Dung dịch làm mát Honda PRE-MIX



ĐẦU QUY LÁT/XU PÁP

Đơn vị: mm

MỤC			TIÊU CHUẨN	GIỚI HẠN
Áp suất nén xy lanh			1.650 kPa tại 680 vòng/phút	–
Khe hở xu páp		HÚT	0,16 ± 0,03	–
		XẢ	0,25 ± 0,03	–
Trục cam	Chiều cao vấu cam	HÚT	30,504 – 30,744	30,490
		XẢ	30,002 – 30,242	29,990
	Khe dầu		0,020 – 0,062	0,082
Cò mổ, trục cò mổ	Đường kính ngoài trục cò mổ	HÚT/ XẢ	9,972 – 9,987	–
	Đường kính trong cò mổ.	HÚT/ XẢ	10,000 – 10,015	–
Xu páp, dẫn hướng xu páp	Đường kính ngoài thân xu páp	HÚT	4,475 – 4,490	4,465
		XẢ	4,465 – 4,480	4,455
	Đường kính trong dẫn hướng xu páp	HÚT/ XẢ	4,500 – 4,512	4,542
	Phần nhô ra dẫn hướng xu páp trên đầu quy lát	HÚT/ XẢ	13,9 – 14,1	–
	Chiều rộng đế xu páp	HÚT/ XẢ	0,90 – 1,10	1,50
Chiều dài tự do lò xo xu páp		Ngoài	37,62	36,37
		Trong	34,11	33,61
Độ vênh đầu quy lát			–	0,10
Chiều cao gu dông bắt ống xả			22,5 – 23,5	–

XY LANH/PISTON

Đơn vị: mm

MỤC			TIÊU CHUẨN	GIỚI HẠN
Xy lanh	Đường kính trong		57,300 – 57,310	57,400
	Độ vênh		–	0,10
Piston, chốt piston	Đường kính ngoài piston		57,270 – 57,298 tại 10 mm tính từ chân váy piston	57,210
	Đường kính trong lỗ chốt piston		14,002 – 14,008	14,020
	Đường kính ngoài chốt piston		13,994 – 14,000	13,980
Xéc măng	Khe hở miệng xéc măng	Vòng đỉnh	0,10 – 0,25	0,45
		Vòng thứ 2	0,38 – 0,52	0,60
		Vòng dầu (vòng bên)	0,20 – 0,70	0,85
	Khe hở giữa xéc-măng và rãnh xéc-măng	Vòng đỉnh	0,015 – 0,050	–
		Vòng số 2	0,015 – 0,050	–
Đường kính trong lỗ đầu nhỏ thanh truyền			14,010 – 14,028	14,038

LY HỢP/TRỤC SƠ CẤP

Đơn vị: mm

MỤC		TIÊU CHUẨN	GIỚI HẠN
Hành trình tự do ly hợp		10 – 20	–
Ly hợp	Độ dày đĩa ly hợp	2,30 – 2,50	2,10
	Độ vênh đĩa ly hợp	–	0,30
	Chiều dài tự do lò xo ly hợp	25,2	24,2
Đường kính trong bánh răng bị động sơ cấp		24,000 – 24,021	–
Dẫn hướng ngoài ly hợp	Đường kính ngoài	23,959 – 23,980	–
	Đường kính trong	16,991 – 17,009	–
Đường kính ngoài trục chính tại dẫn hướng ngoài ly hợp		16,966 – 16,984	–



MÁY PHÁT/LY HỢP KHỞI ĐỘNG

Đơn vị: mm

MỤC		TIÊU CHUẨN	GIỚI HẠN
Bánh răng bị động khởi động	Đường kính trong	22,010 – 22,031	–
	Đường kính ngoài	39,622 – 39,635	–

VÁCH MÁY/TRỤC CƠ/BỘ CÂN BẰNG

Đơn vị: mm

MỤC		TIÊU CHUẨN	GIỚI HẠN
Thanh truyền	Khe hở bên	0,10 – 0,35	0,40
	Khe hở hướng kính	0 – 0,008	0,02
Trục cơ	Độ đảo	–	0,03

BỘ TRUYỀN ĐỘNG

Đơn vị: mm

MỤC			TIÊU CHUẨN	GIỚI HẠN
Truyền động	Đường kính trong bánh răng	M5, M6	20,000 – 20,021	–
		C1	18,000 – 18,018	–
		C2	23,000 – 23,021	–
		C3, C4	23,000 – 23,021	–
	Đường kính ngoài bạc bánh răng	M5, M6	19,959 – 19,980	–
		C1	17,959 – 17,980	–
		C2, C3, C4	22,959 – 22,980	–
	Đường kính trong bạc lót bánh răng	M5	17,000 – 17,018	–
		C1	15,000 – 15,018	–
		C2, C4	20,020 – 20,041	–
	Đường kính ngoài trục chính	tại bạc lót M5	16,966 – 16,984	–
	Đường kính ngoài trục thứ cấp	tại bạc C1	14,966 – 14,984	–
		tại bạc lót C2	19,978 – 19,989	–
		tại bạc lót C4	19,979 – 20,000	–
Cần sang số, trục cần sang số .	Đường kính trong cần sang số		10,000 – 10,018	–
	Đường kính ngoài trục cần sang số		9,986 – 9,995	–
	Độ dày kẹp		4,93 – 5,00	4,83



THÔNG SỐ KỸ THUẬT KHUNG XE

BÁNH TRƯỚC/GIẢM XÓC TRƯỚC/CỔ LÁI

Đơn vị: mm

MỤC		TIÊU CHUẨN	GIỚI HẠN
Áp suất lốp nguội		200 kPa	–
Độ đảo trục		–	0,2
Độ đảo vành xe	Hướng tâm	–	2,0
	Dọc trục	–	2,0
Đối trọng bánh xe		tối đa 60 g	–
Giảm xóc trước	Chiều dài tự do của lò xo	237,1	232,4
	Dầu giảm xóc khuyến cáo	Dầu giảm xóc Honda Ultra 10W	–
	Mức dầu giảm xóc	71	–
	Dung tích dầu giảm xóc	96 ± 1 cm^3	–

BÁNH SAU/GIẢM XÓC SAU

Đơn vị: mm

MỤC		TIÊU CHUẨN	GIỚI HẠN
Áp suất lốp nguội		225 kPa	–
Độ đảo trục		–	0,2
Độ đảo vành xe	Hướng tâm	–	2,0
	Dọc trục	–	2,0
Độ chùng xích tải		20 – 30	50
Kích cỡ xích tải/Mắt xích	RK	428HSB-120RJ	–
	KMC	428HG-120L	–

PHANH THỦY LỰC

Đơn vị: mm

MỤC		TIÊU CHUẨN	GIỚI HẠN
Trước	Dầu phanh quy định	DOT3 hoặc 4	–
	Độ dày đĩa phanh	4,0 ± 0,2	3,5
	Độ vênh đĩa phanh	–	0,30
	Đường kính trong xy lanh chính	11,000 – 11,043	–
	Đường kính ngoài piston chính	10,957 – 10,984	–
	Đường kính trong xy lanh ngàm phanh	33,96 – 34,01	–
	Đường kính ngoài piston ngàm phanh	33,878 – 33,928	–
Sau	Dầu phanh quy định	DOT3 hoặc 4	–
	Độ dày đĩa phanh	4,0 ± 0,2	3,5
	Độ vênh đĩa phanh	–	0,30
	Đường kính trong xy lanh chính	12,700 – 12,743	–
	Đường kính ngoài piston chính	12,657 – 12,684	–
	Đường kính trong xy lanh ngàm phanh	32,030 – 32,080	–
	Đường kính ngoài piston ngàm phanh	31,948 – 31,998	–



THÔNG SỐ KỸ THUẬT HỆ THỐNG ĐIỆN

HỆ THỐNG PGM-FI

MỤC	THÔNG SỐ KỸ THUẬT
Điện trở cảm biến IAT (20°C)	1,8 – 2,4 kΩ
Điện trở cảm biến ECT (20°C)	2,3 – 2,7 kΩ
Điện trở kim phun xăng (24°C)	11 – 13 Ω
Điện trở IACV (25°C)	120 – 140 Ω

HỆ THỐNG ĐÁNH LỬA

MỤC	THÔNG SỐ KỸ THUẬT
Bugi	MR9C-9N (NGK), U27EPR-N9 (DENSO)
Khe hở bugi	0,8 – 0,9 mm
Điện áp đỉnh cuộn đánh lửa	tối thiểu 100 V
Điện áp đỉnh cảm biến CKP	tối thiểu 0,7 V
Thời điểm đánh lửa (Dấu "F")	7° trước điểm chết trên tại tốc độ cầm chừng

BÌNH ĐIỆN/HỆ THỐNG SẠC

MỤC			THÔNG SỐ KỸ THUẬT
Bình điện	Loại		YTZ6V/GTZ6V
	Dung tích		12 V – 5 Ah (10 HR)
	Điện áp (20°C)	Sạc đầy	tối thiểu 12,8 V
		Cần sạc	Dưới 12,3 V
	Dòng điện sạc	Bình thường	0,5 A/5 – 10 h
		Nhanh	2,5 A/1 h
Dòng điện rò			Tối đa 0,02 mA
Máy phát	Công suất		Công suất 0,180 kW/5.000 vòng/phút
	Điện trở cuộn sạc (20°C)		0,2 – 1,2 Ω

ĐÈN/ĐỒNG HỒ/CÔNG TẮC

MỤC			THÔNG SỐ KỸ THUẬT
Bóng đèn (LED)	Đèn pha	Hi/Lo	LED (Đi ốt phát quang)
	Đèn phanh/đèn sau		12 V – 18/5 W
	Đèn tín hiệu báo rẽ trước		12 V – 10 W x 2
	Đèn tín hiệu báo rẽ sau		12 V – 10 W x 2
	Đèn vị trí		12 V – 5 W x 2
	Đèn soi biển số		12 V – 5 W
	Đèn chiếu sáng		LED (Đi ốt phát quang)
	Đèn báo pha		LED (Đi ốt phát quang)
	Đèn báo không số		LED (Đi ốt phát quang)
	Đèn báo rẽ		LED (Đi ốt phát quang)
	Đèn báo nhiệt độ		LED (Đi ốt phát quang)
	MIL		LED (Đi ốt phát quang)
Cầu chì	Cầu chì chính		20 A
	Cầu chì phụ		10 A x 5
Điện trở cảm biến mực xăng		Đầy	6 – 10 Ω
		Cạn	384 – 396 Ω



GIÁ TRỊ LỰC SIẾT

- Phải siết các ốc khóa theo lực siết tiêu chuẩn trừ một số loại đặc biệt.
- SỐ LƯỢNG: Số lượng, ĐƯỜNG KÍNH: Đường kính ren (mm), TRQ: Mô men lực siết (N·m)

GIÁ TRỊ LỰC SIẾT TIÊU CHUẨN

LOẠI BU LÔNG/ỐC/VÍT	TRQ	LOẠI BU LÔNG/ỐC/VÍT	TRQ
Bu lông và ốc lục giác 5 mm	5,2	Vít 5 mm	4,2
Bu lông và ốc lục giác 6 mm	10	Vít 6 mm	9,0
Bu lông và ốc lục giác 8 mm	22	Bu lông mặt bích 6 mm	12
Bu lông và ốc lục giác 10 mm	34	Bu lông mặt bích và ốc 8 mm	27
Bu lông và ốc lục giác 12 mm	54	Bu lông mặt bích và ốc 10 mm	39

BỘ BƠM XĂNG

MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Ốc bắt tấm cố định bơm xăng	4	6	12	T2-4

LỌC GIÓ

MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Vít ốp lọc gió	7	5	1,1	

THÂN BƯỚM GA

MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Ốc khóa A dây ga (bên họng ga)	1	6	4,5	
Ốc khóa B dây ga (bên họng ga)	1	6	4,5	
Vít bộ cảm biến	2	4	2,1	
Vít bắt IACV	3	4	2,1	
Vít bắt giá dây ga	1	5	5,1	
Bu lông bắt ống nối kim phun	2	6	12	

HỆ THỐNG BÔI TRƠN

MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Bu lông xả dầu	1	12	24	
Bu lông bắt bơm dầu	2	5	7,0	

HỆ THỐNG LÀM MÁT

MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Ốc bắt quạt làm mát	1	3	1,0	Bôi keo khóa.
Bu lông bắt ốp vỏ mô tơ quạt làm mát	2	6	8,4	
Vít bắt mô tơ quạt làm mát	3	4	2,7	
Cánh quạt bơm dung dịch làm mát	1	7	10	
Bu lông ốp hộp ổn nhiệt	2	6	13	

ĐẦU QUY LÁT

MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Nắp lỗ thời điểm	1	30	8,0	Tra dầu động cơ.
Nắp lỗ thời điểm	1	14	10	Tra dầu động cơ.
Bu lông đầu quy lát	2	6	10	
Vít cần nâng xích cam	1	6	4,2	
Bu lông bắt giá đỡ trục cam	8	6	12	Tra dầu động cơ.
Ốc bắt đầu quy lát	4	8	30	Tra dầu động cơ.



XY LANH/PISTON

MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Gu dông xy lanh	4	8	–	T2-27

LY HỢP/CƠ CẤU SANG SỐ

MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Bu lông lò xo ly hợp	4	6	12	
Ốc khóa tâm ly hợp	1	14	74	Tra dầu động cơ.
Ốc khóa bánh răng truyền động sơ cấp	1	14	74	Tra dầu động cơ.
Bu lông cần hãm heo số	1	6	12	Bu lông (ALOC), thay thế bu lông mới.
Bu lông bắt tấm hãm heo số	1	6	12	Bu lông (ALOC), thay thế bu lông mới.
Chốt lò xo hồi vị cần sang số	1	8	25	
Bu lông bắt tấm chắn ốp vách máy phải	2	6	12	Bu lông (ALOC), thay thế bu lông mới.

MÁY PHÁT/LY HỢP KHỞI ĐỘNG

MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Bu lông ly hợp khởi động	3	8	30	Bu lông (ALOC), thay thế bu lông mới.
Ốc vô lăng điện	1	12	64	Tra dầu động cơ.
Bu lông bắt stato	3	6	10	
Cảm biến CKP	2	6	10	Bu lông (ALOC), thay thế bu lông mới.

VÁCH MÁY/HỘP SỐ/BỘ CÂN BẰNG

MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Bu lông bắt tấm định vị vòng bi trục chính	2	6	12	Bu lông (ALOC), thay thế bu lông mới.

CỤM ĐỘNG CƠ

MỤC		SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Ốc giá treo động cơ	Trước	1	10	59	
	Trên phía sau	1	10	59	
	Dưới phía sau	1	10	59	
Bu lông tấm cố định nhông tải		2	6	10	

CÁC ỐP THÂN VỎ

MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Vít bắt đèn báo rẽ	6	5	1,1	
Bu lông giá đế chân chính bên trái/phải	2	8	20	

CHÂN CHỐNG NGHIÊNG

MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Bu lông bắt chân chống cạnh	1	10	10	
Ốc bắt chân chống cạnh	1	10	44	Ốc tự xiết



ỐNG XẢ

MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Gu giông bắt ống xả	2	8	–	T3-25
Bu lông bắt tấm ốp bảo vệ ống xả	2	6	10	
Vít bắt tấm ốp bảo vệ nắp đuôi xe	3	5	5,2	

BÁNH TRƯỚC

MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Ốc trục trước	1	12	59	Ốc tự xiết
Bu lông bắt đĩa phanh trước	6	8	42	Bu lông (ALOC), thay thế bu lông mới.

GIẢM XÓC

MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Bu lông bắt đầu dưới giảm xóc	4	10	64	
Bu lông giác chìm giả m xó c trướ c	2	8	20	Bôi keo khóa.

TAY LÁI

MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Ốc bắt cổ tay lái	1	10	59	Ốc tự xiết
Vít bắt đối trọng tay lái	2	6	9,0	Bu lông (ALOC), thay thế bu lông mới.
Bu lông chốt tay phanh	1	6	2,0	
Bu lông chốt cần ly hợp	1	6	9,8	

CỔ LÁI

MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Ốc thân cổ lái	1	26	–	T3-31
Ốc điều chỉnh thân cổ lái	1	26	–	T3-31

BÁNH SAU

MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Ốc trục sau	1	12	59	Ốc tự xiết
Ốc bắt nhông tải sau	4	10	64	Ốc tự xiết
Bu lông đĩa phanh sau	4	8	42	Bu lông (ALOC), thay thế bu lông mới.

GIẢM XÓC SAU

MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Bu lông bắt phía trên giảm xóc	1	10	54	Bu lông (ALOC), thay thế bu lông mới.
Ốc bắt đầu dưới giảm xóc	1	10	44	Ốc tự xiết
Ốc càng sau	1	12	54	

PHANH TRƯỚC

MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Bu lông dầu ống phanh trước	2	10	34	
Vít nắp bình chứa dầu xy lanh phanh chính	2	4	1,5	
Bu lông chốt tay phanh	1	6	1,0	
Ốc chốt tay phanh	1	6	6,0	
Vít bắt công tắc đèn phanh trước	1	4	1,2	



MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Chốt treo má phanh trước	1	10	17	
Bu lông bắt ngàm phanh trước	2	8	30	Bu lông (ALOC), thay thế bu lông mới.
Bu lông chốt ngàm phanh trước	1	8	17	
Van xả khí ngàm phanh trước	1	8	5,4	

PHANH SAU

MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Bu lông dầu ống phanh sau	2	10	34	
Vít nắp bình chứa dầu xy lanh chính phía sau	2	4	1,5	
Vít bắt khớp nối ống dầu xy lanh chính phanh sau	1	4	1,5	Bôi keo khóa.
Ốc khóa cần đẩy xy lanh chính phanh sau	1	8	17	
Chốt treo má phanh sau	1	10	17	
Van xả khí phanh sau	1	8	5,4	
Bu lông bắt xy lanh chính phanh sau	2	6	12	
Bu lông bình chứa dầu xy lanh chính phanh sau	1	6	10	

HỆ THỐNG PGM-FI

MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
CẢM BIẾN ECT	1	10	12	
Cảm biến O_2	1	12	24	

HỆ THỐNG ĐÁNH LỬA

MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Bugi	1	10	16	

KHỞI ĐỘNG ĐIỆN

MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Ốc cực mô tơ khởi động	1	6	7,0	
Bu lông lắp ráp mô tơ khởi động	2	–	4,9	

HỆ THỐNG ĐÈN

MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Bu lông điều chỉnh độ rọi đèn pha	1	4	2,0	

ĐỒNG HỒ TỐC ĐỘ

MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Vít bắt cụm đồng hồ	5	5	1,0	

KHÁC

MỤC	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH	LỰC SIẾT	GHI CHÚ
Bu lông bắt cảm biến VS	1	6	9,8	
Bu lông bắt khóa an toàn	1	5	4,9	
Bu lông bắt cảm biến góc	2	6	6,0	Bu lông (ALOC), thay thế bu lông mới.

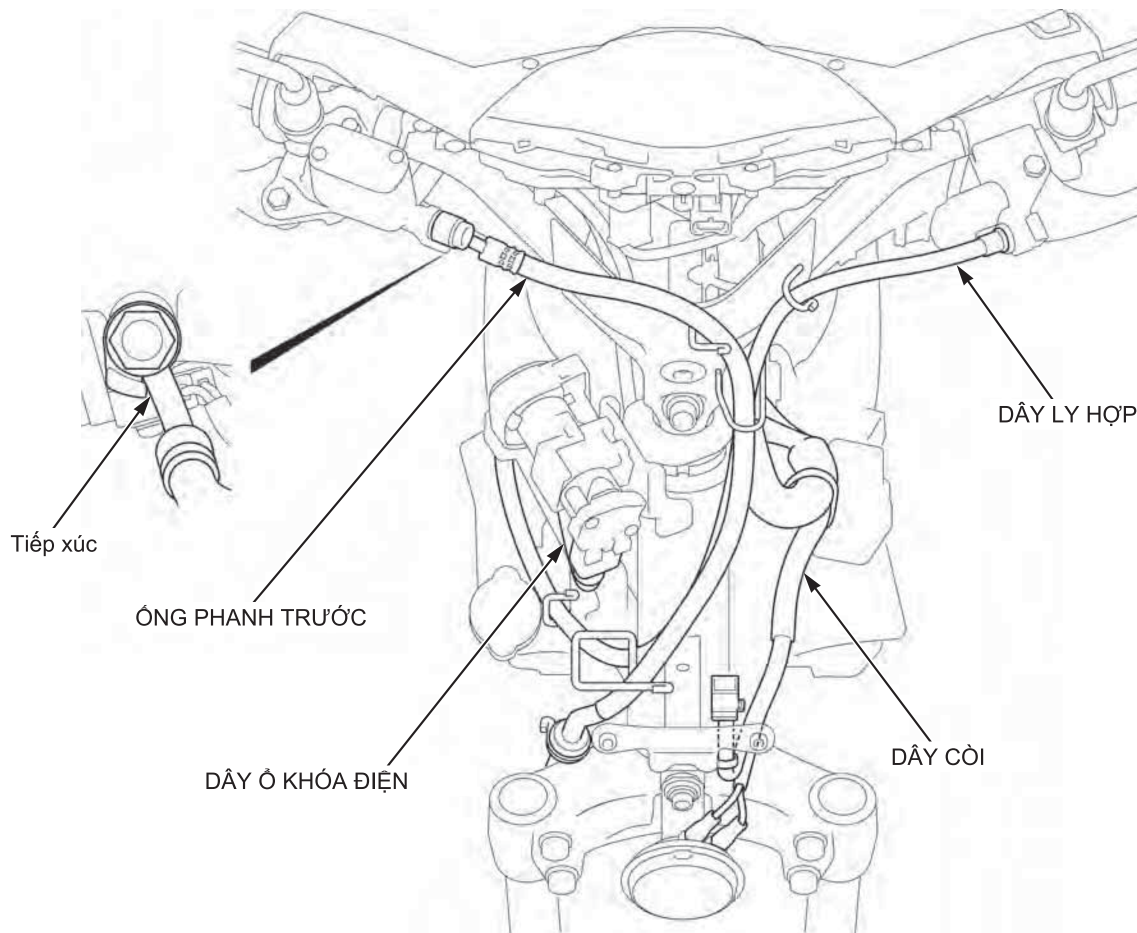


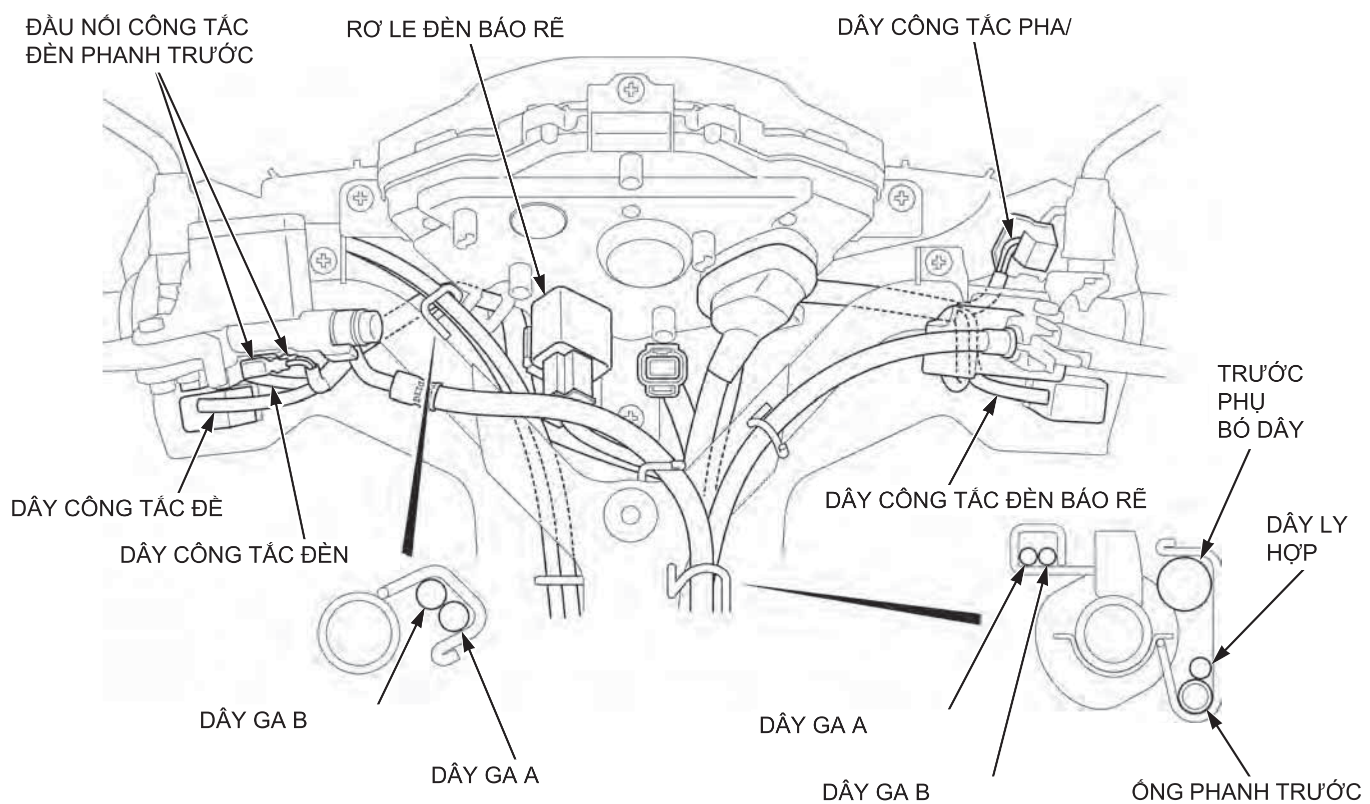
DANH SÁCH DỤNG CỤ ĐẶC BIỆT

TIÊU ĐỀ	Mã số DỤNG CỤ	TÊN DỤNG CỤ
Xăng & Động cơ	07406-0040004	Đồng hồ đo áp suất nhiên liệu
	070MJ-K260100	Cụm dẫn hướng đồng hồ đo áp suất nhiên liệu
	070MF-KVS0300	Dụng cụ tháo vỏ bơm nhiên liệu
	070PZ-ZY30100	Đầu nối SCS
	07709-0010001	Khóa mở nắp thời điểm
	070MG-0010100	Bích hãm cần nâng xích cam
	07757-0010000	Dụng cụ nén lò xo xu páp
	07HMH-ML00101	Doa cắt dẫn hướng xu páp
	07HMD-ML00101	Đóng dẫn hướng xu páp, 4,3 mm
	07GMB-KT70101	Dụng cụ giữ tâm ly hợp
	07725-0040001	Vam giữ vô lăng điện
	07KMC-HE00100	Dụng cụ kéo vô lăng, 30 mm
Khung & thân xe	07746-0050300	Đầu đóng, 12 mm
	07746-0050100	Trục tháo vòng bi
	07749-0010000	Dụng cụ đóng
	07746-0010100	Dẫn hướng, 32 x 35 mm
	07746-0040200	Định vị, 12 mm
	07748-0010001	Dụng cụ tháo phớt dầu
	07746-0010300	Dẫn hướng, 42 x 47 mm
	07702-0020001	Cờ lê tháo chốt
	07916-KM10000	Dụng cụ mở bu lông giác chìm
	07GMD-KS40100	Trục tháo vòng bi
	07947-KA20200	Dẫn hướng đóng phớt giảm xóc, 35,2 mm
	07746-0010200	Dẫn hướng, 37 x 40 mm
	07746-0040500	Định vị, 20 mm
	07914-SA50001	Kìm kẹp phanh cài
Hệ thống điện	070PZ-ZY30100	Đầu nối SCS
	07HGJ-0020100	Dụng cụ nắn điện áp đỉnh

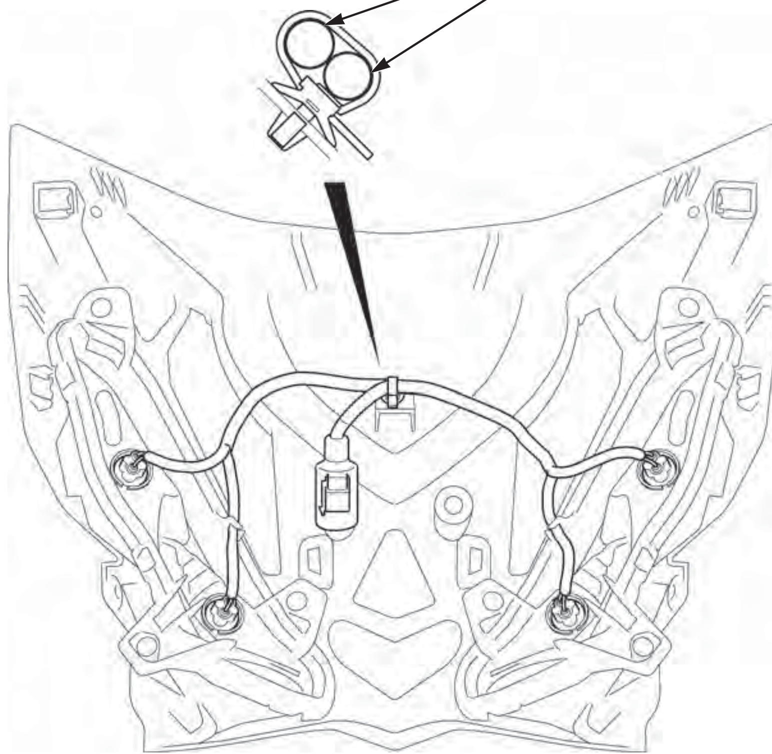


ĐI BÓ DÂY & CÁP


DÂY LY HỢP
Tiếp xúc
ỐNG PHANH TRƯỚC
DÂY CÒI
DÂY Ổ KHÓA ĐIỆN


ĐẦU NỐI CÔNG TẮC
ĐÈN PHANH TRƯỚC
RƠ LE ĐÈN BÁO RẼ
DÂY CÔNG TẮC PHA/
TRƯỚC
PHỤ
BÓ DÂY
DÂY CÔNG TẮC ĐỀ
DÂY CÔNG TẮC ĐÈN BÁO RẼ
DÂY LY
HỢP
DÂY CÔNG TẮC ĐÈN
DÂY GA B
DÂY GA A
DÂY GA A
DÂY GA B
ỐNG PHANH TRƯỚC




DÂY ĐÈN BÁO RẼ
TRƯỚC



KHÓA ĐIỆN
ĐẦU NỐI 4P

DÂY LY HỢP

Lên

Tiếp xúc

Lên

Tiếp xúc

BÌNH DỰ TRỮ
ỐNG XẢ XĂNG

ỐNG
PHANH
TRƯỚC

ỐNG SI PHÔNG

Lên

Tiếp xúc

30 – 50°

ỐNG SI PHÔNG



Trước

ĐẦU NỐI 2P CẢM BIẾN GÓC

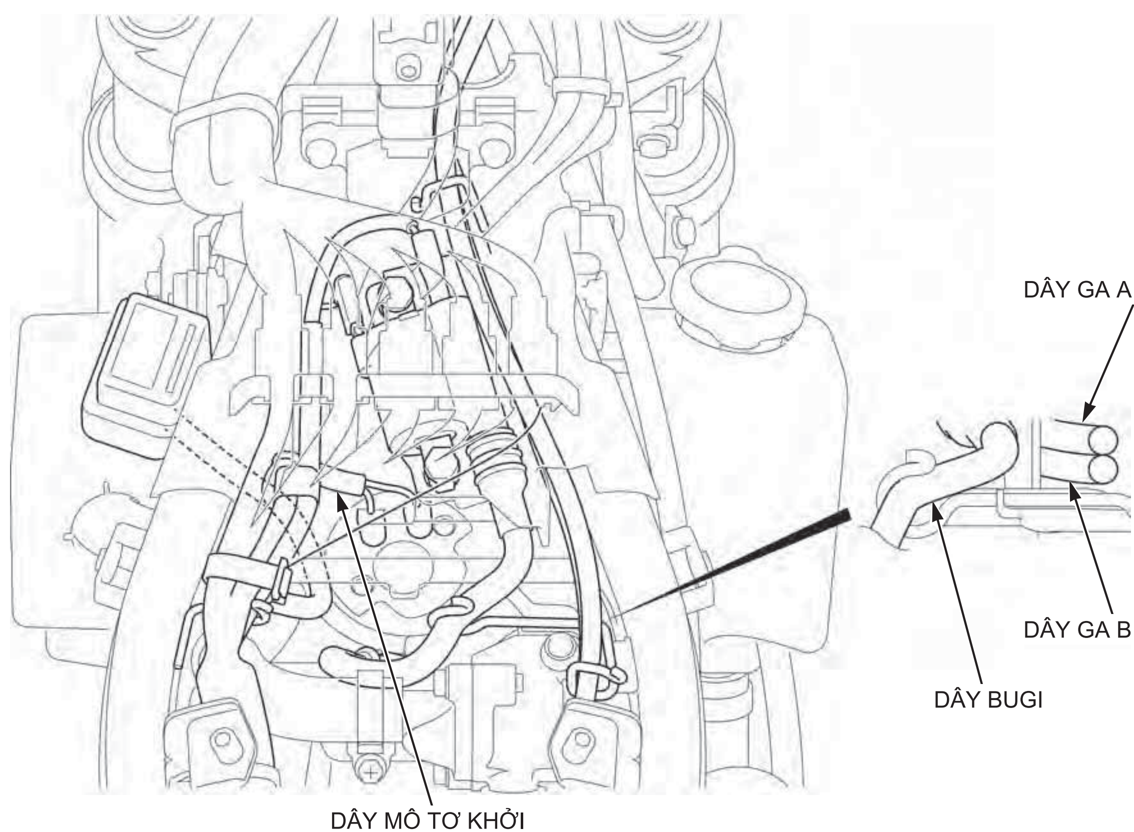
KIM PHUN ĐẦU NỐI 2P

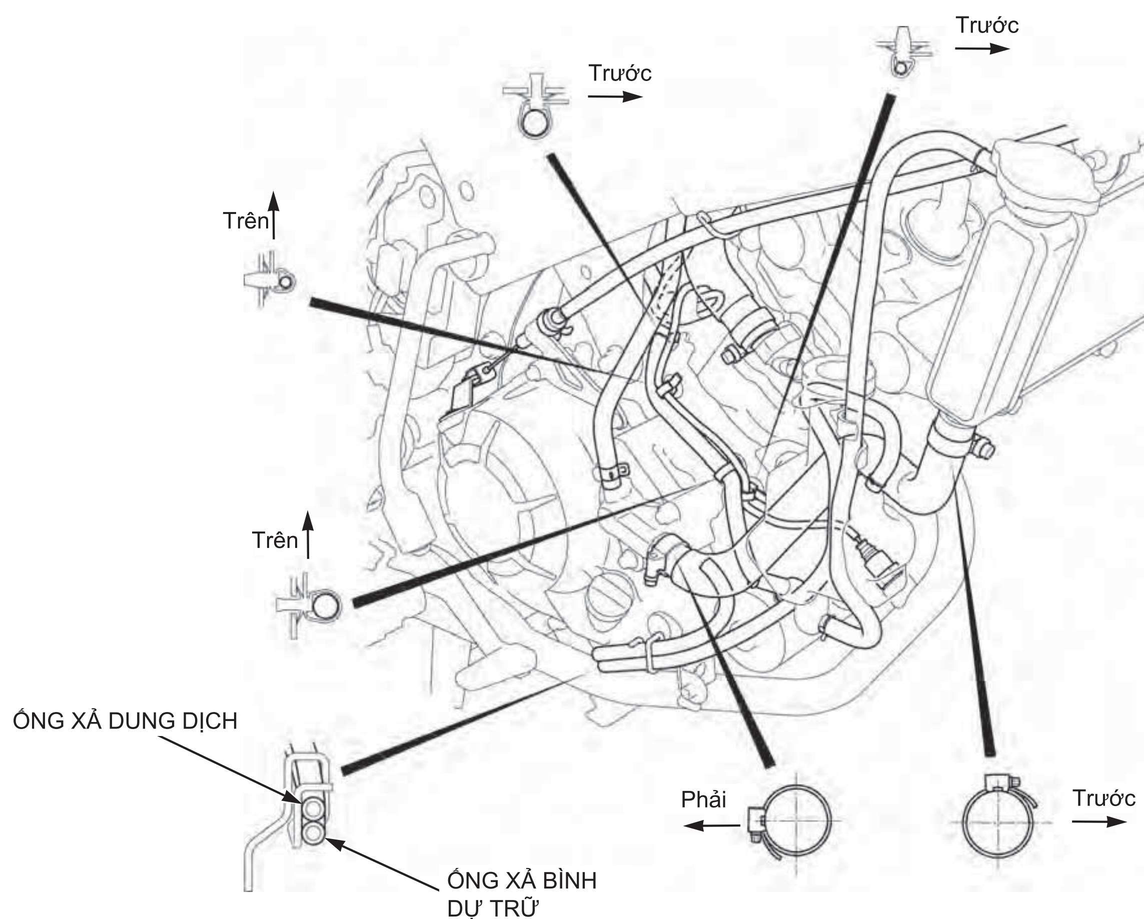
BÓ DÂY CHÍNH

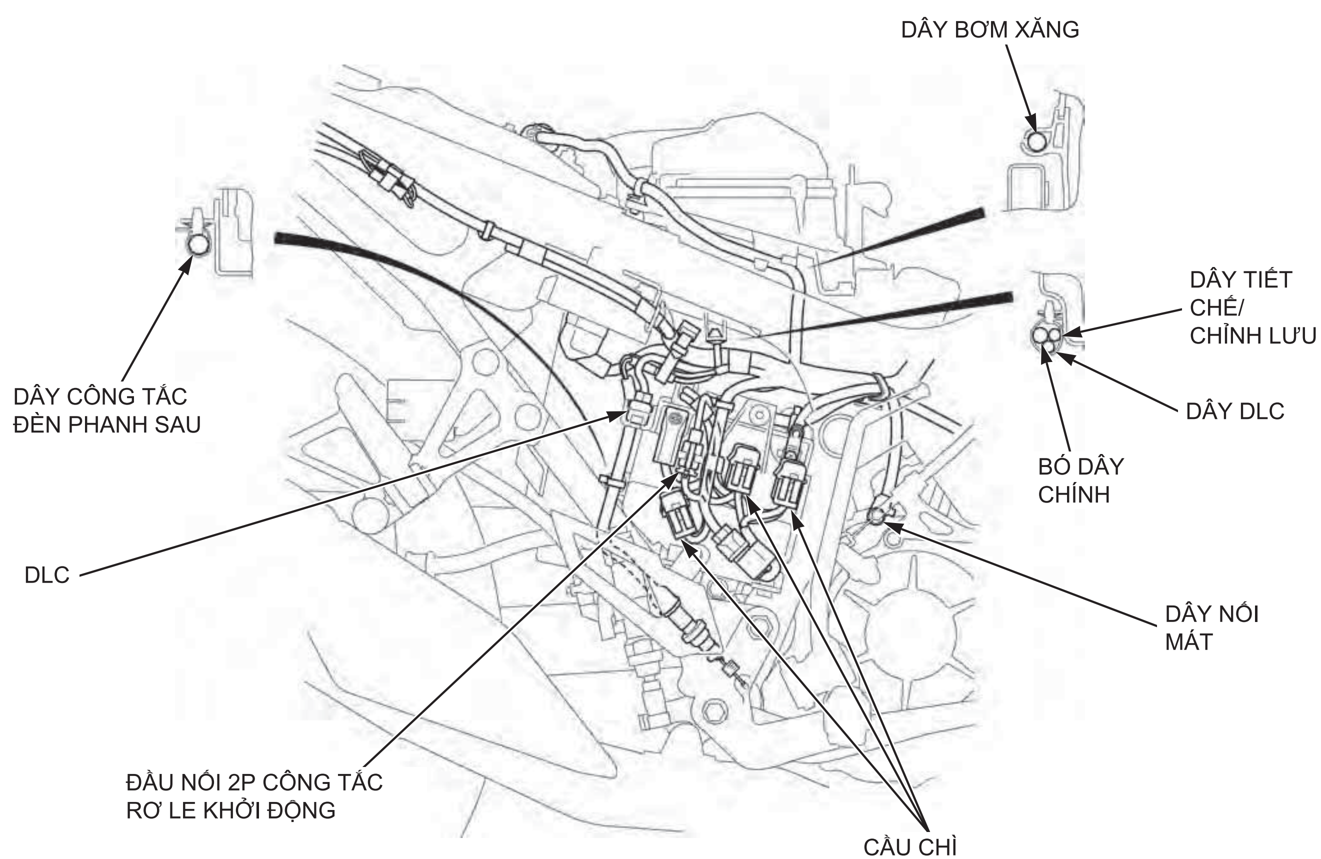
BÓ DÂY PHÍA TRƯỚC

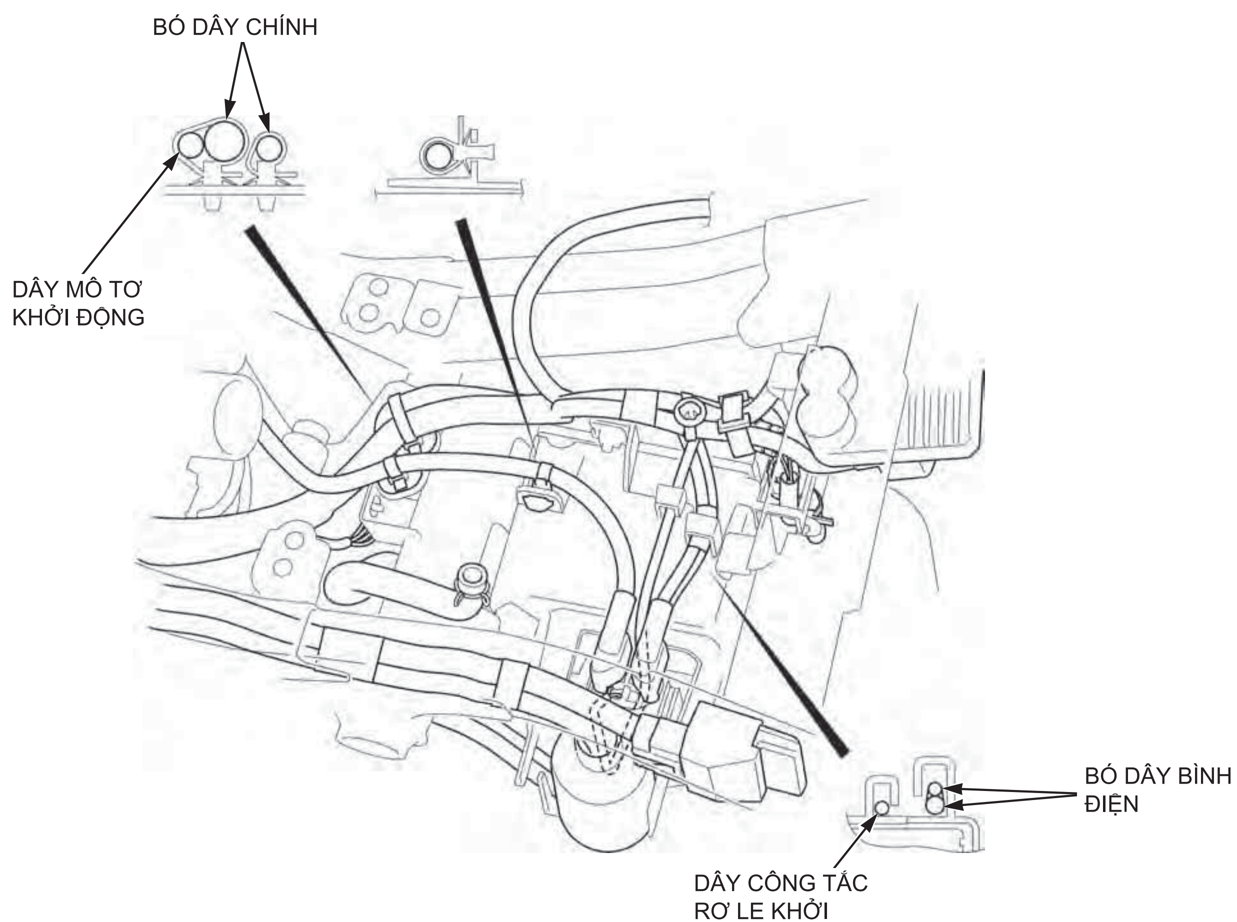
ĐẦU NỐI 4P
ĐẦU NỐI 6P (Đen)
ĐẦU NỐI 9P
ĐẦU NỐI 1P
DÂY CẢM BIẾN GÓC
DÂY Ổ KHÓA ĐIỆN
ĐẦU NỐI 6P
ĐẦU NỐI 6P (Đỏ)
Lên
Lên
DÂY GA A
DÂY GA B
Trước
Phải




DÂY GA A
DÂY GA B
DÂY BUGI
DÂY MÔ TƠ KHỞI


Trước
Trước
Trên
Trên
ỐNG XẢ DUNG DỊCH
ỐNG XẢ BÌNH DỰ TRỮ
Phải
Trước


DÂY BƠM XĂNG
DÂY CÔNG TẮC ĐÈN PHANH SAU
DÂY TIẾT CHẾ/ CHỈNH LƯU
DÂY DLC
BÓ DÂY CHÍNH
DLC
DÂY NỐI MÁT
ĐẦU NỐI 2P CÔNG TẮC RƠ LE KHỞI ĐỘNG
CẦU CHÌ


BÓ DÂY CHÍNH
DÂY MÔ TƠ KHỞI ĐỘNG
BÓ DÂY BÌNH ĐIỆN
DÂY CÔNG TẮC RƠ LE KHỞI

DÂY BỘ CẢM BIẾN

ỐNG THÔNG HƠI
VÁCH MÁY

ỐNG XẢ LỌC
GIÓ

Trước

BỘ CẢM BIẾN
ĐẦU NỐI 5P

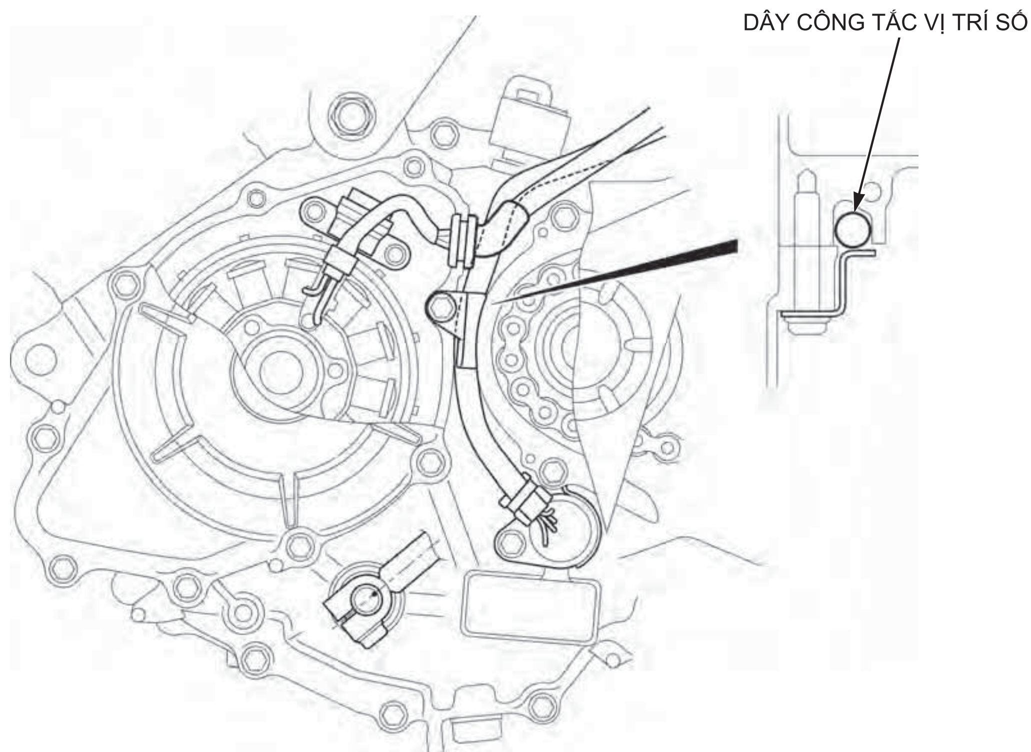
DÂY CẢM BIẾN VS

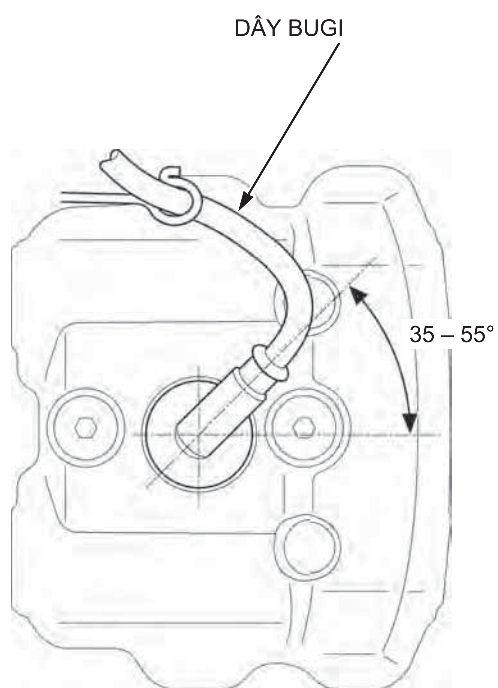
MÁT KHUNG

ĐẦU NỐI 33P
ECM

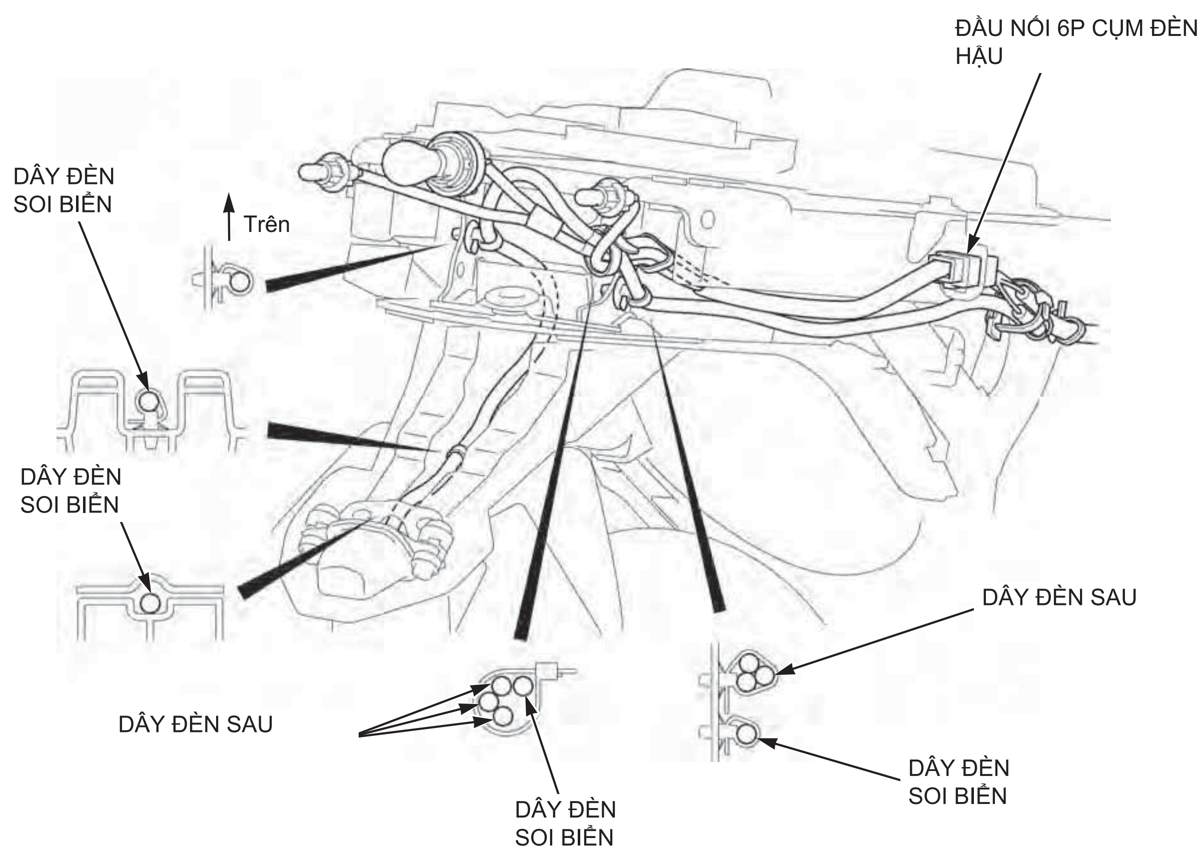
DÂY MÁY PHÁT

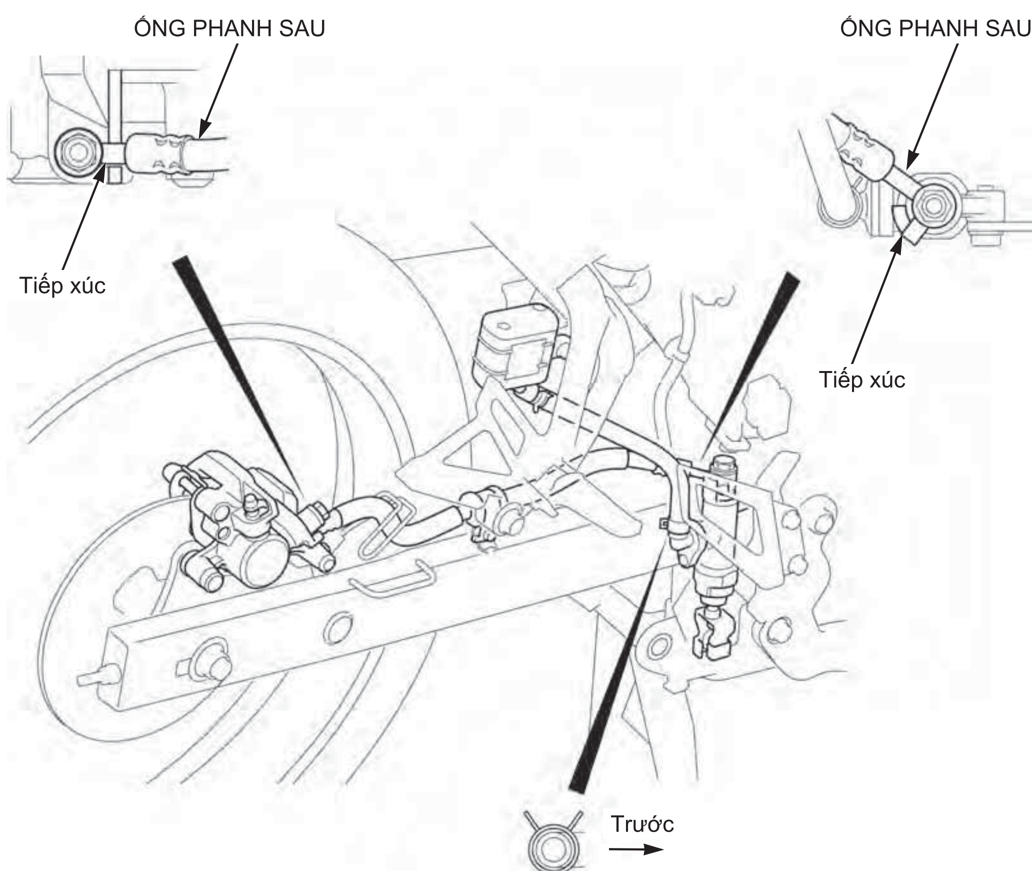
DÂY CÔNG TẮC VỊ TRÍ SỐ


DÂY CÔNG TẮC VỊ TRÍ SỐ

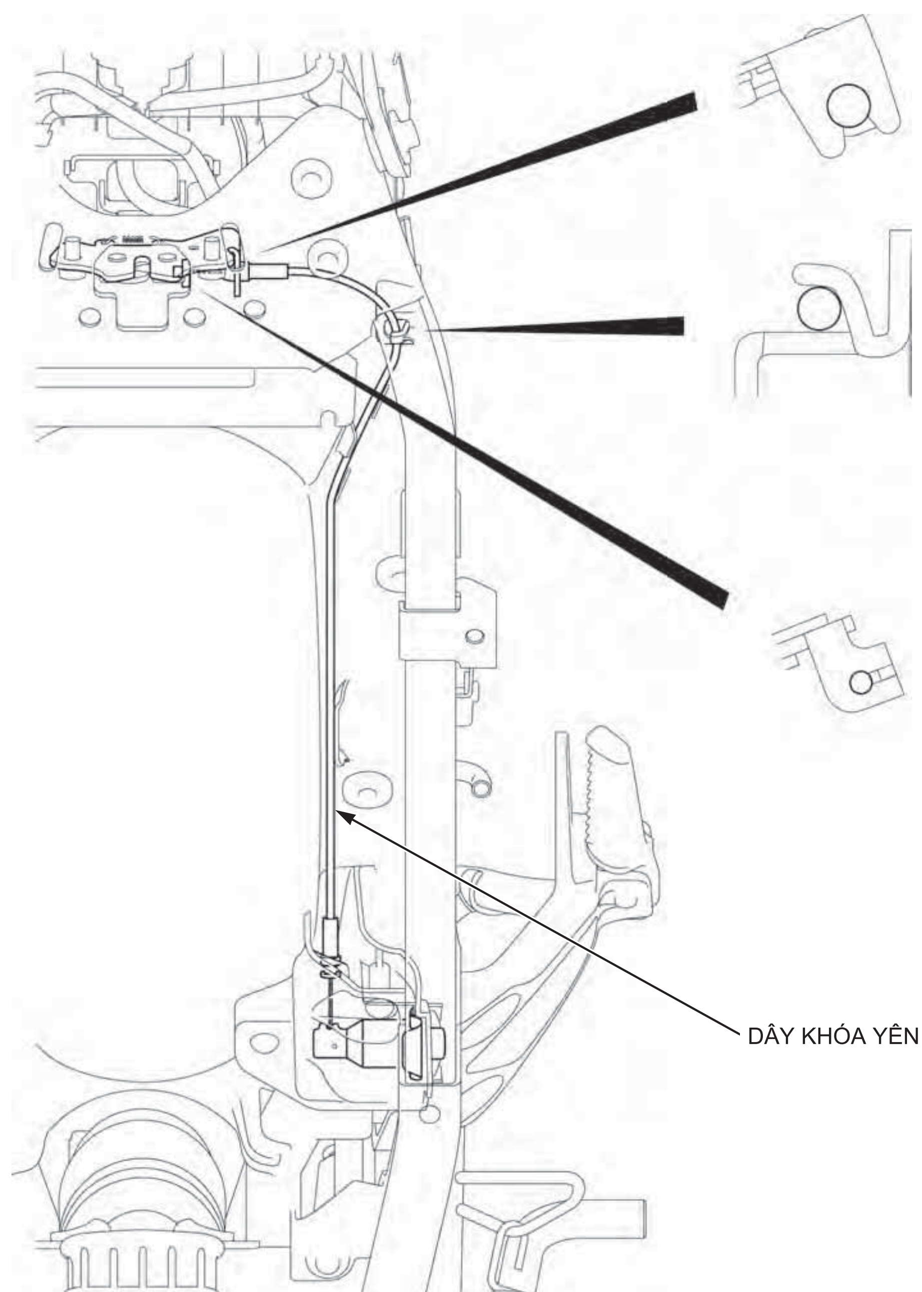

DÂY BUGI
35 – 55°




ĐẦU NỐI 6P CỤM ĐÈN HẬU
DÂY ĐÈN SOI BIỂN
Trên
DÂY ĐÈN SOI BIỂN
DÂY ĐÈN SAU
DÂY ĐÈN SAU
DÂY ĐÈN SOI BIỂN
DÂY ĐÈN SOI BIỂN


ỐNG PHANH SAU
ỐNG PHANH SAU
Tiếp xúc
Tiếp xúc
Trước




DÂY KHÓA YÊN



LỊCH BẢO DƯỠNG

- Thực hiện kiểm tra xe trước khi lái theo tài liệu Hướng dẫn sử dụng vào mỗi kỳ bảo dưỡng định kỳ.
- K: Kiểm tra và Vệ sinh, Điều chỉnh, Bôi trơn, hoặc Thay mới nếu cần. V: Vệ sinh. T: Thay thế. Đ: Điều chỉnh. B: Bôi trơn.
- Những mục sau đây đòi hỏi phải có kiến thức về cơ khí. Một số mục (đặc biệt những mục được đánh dấu * và **) có thể cần thêm dụng cụ và thông tin kỹ thuật. Hãy liên hệ với cửa hàng Honda ủy nhiệm.



- Tham khảo sách Hướng dẫn Bảo trì "Cơ bản" về quy trình bảo dưỡng trừ những hướng dẫn nêu trong cuốn sách này.

	HẠNG MỤC	LƯU Ý	THỜI HẠN (LƯU Ý 1)								HÀNG NĂM KIỂM TRA	ĐỊNH KỲ THAY THẾ	THAM KHẢO TRANG
			X1.000 km	1	6	12	18	24	30	36			
			X1.000 dặm	0,6	4	8	12	16	20	24			
*	ĐƯỜNG ỐNG DẪN XĂNG				K	K	K	K	K	K	K		
*	VẬN HÀNH DÂY GA				K	K	K	K	K	K	K		
*	LỌC GIÓ	LƯU Ý 2					T			T			T2-7
	THÔNG HƠI VÁCH MÁY	LƯU Ý 3			V	V	V	V	V	V			
	BUGI				K	T	K	T	K	T			T4-22
*	KHE HỞ XU PÁP							K					T2-20
	DẦU ĐỘNG CƠ			T	T	T	T	T	T	T	T		T2-14
**	DẦU ĐỘNG CƠ LƯỚI LỌC XĂNG					V		V		V			T2-14
*	TỐC ĐỘ CẦM CHỪNG ĐỘNG CƠ			K	K	K	K	K	K	K	K		
	DUNG DỊCH LÀM MÁT KÉT TẢN NHIỆT	LƯU Ý 4				K		K		K	K	3 năm	
*	HỆ THỐNG LÀM MÁT					K		K		K	K		
	XÍCH TẢI			Mỗi 500 km K, B									
	DẦU PHANH	LƯU Ý 4			K	K	K	K	K	K	K	2 năm	
	MÒN MÁ PHANH				K	K	K	K	K	K	K		
	HỆ THỐNG PHANH			K	K	K	K	K	K	K	K		
	CÔNG TẮC ĐÈN PHANH				K	K	K	K	K	K	K		
	ĐỘ RỌI ĐÈN PHA				K	K	K	K	K	K	K		T4-32
	HỆ THỐNG LY HỢP			K	K	K	K	K	K	K	K		
	CHÂN CHỐNG NGHIÊNG				K	K	K	K	K	K	K		
*	GIẢM XÓC				K	K	K	K	K	K	K		
*	ỐC, BU LÔNG, ỐC KHÓA			K		K		K		K	K		
**	BÁNH XE/LỐP XE				K	K	K	K	K	K	K		
**	VÒNG BI CỔ LÁI					K		K		K	K		

- * Nên giao cho Cửa hàng Honda ủy nhiệm thực hiện, trừ khi người sử dụng có đủ dụng cụ thích hợp, có kiến thức về sửa chữa và tay nghề cơ khí.
- **Để đảm bảo an toàn, chúng tôi khuyến cáo những mục này chỉ nên thực hiện bởi Cửa hàng bán xe và dịch vụ do Honda ủy nhiệm.
- Honda khuyến cáo Cửa hàng Ủy nhiệm nên chạy thử xe sau mỗi lần bảo dưỡng định kỳ.

LƯU Ý:

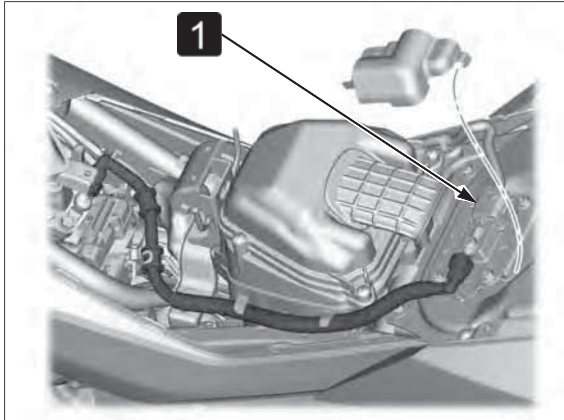
1. Nếu số km trên đồng hồ lớn hơn bảng ở trên, hãy lặp lại quy trình bảo dưỡng tương tự.
2. Phải bảo dưỡng thường xuyên hơn khi xe chạy trong những khu vực ẩm ướt hoặc bụi bẩn.
3. Bảo dưỡng thường xuyên hơn khi chạy xe trong mưa hoặc kéo hết ga.

4. Việc thay mới đòi hỏi phải có kỹ năng về cơ khí.

2. XĂNG & ĐỘNG CƠ



ĐƯỜNG ỐNG DẪN XĂNG



- Chiếc xe này sử dụng chất liệu nhựa cho các bộ phận của ống dẫn xăng. Không được làm cong hoặc xoắn ống.



- Ốp ống chính phía sau T3-7
- 1 Đầu nối 5P bơm xăng

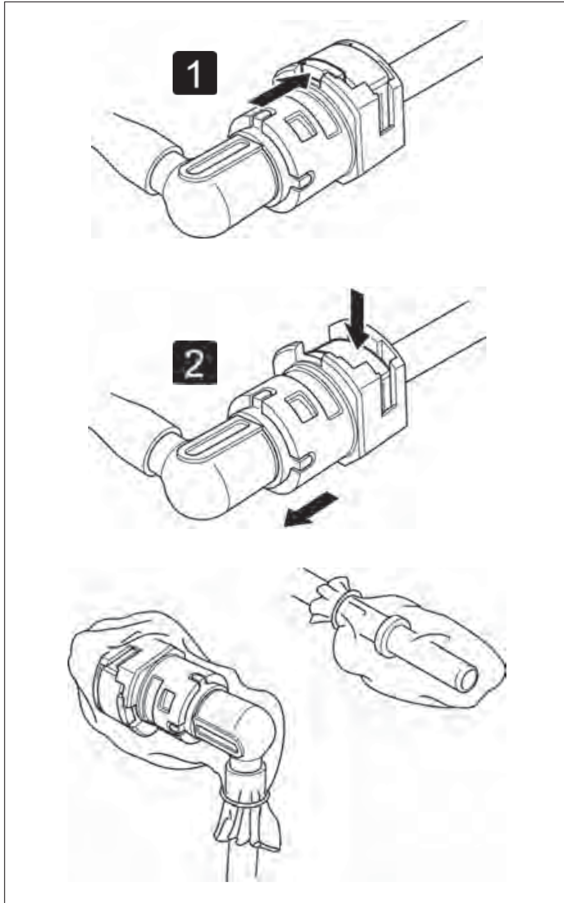


- Để động cơ nổ cầm chừng cho đến khi dừng hẳn.





- Dây cực âm (–) bình điện T4-28



- Không sử dụng các dụng cụ trong quá trình tháo. Nếu đầu nối không dịch chuyển, kéo và đẩy đầu nối cho đến khi dễ rời ra.
- Kiểm tra khớp nối nhanh xem có bị bẩn không và lau sạch nếu cần.
- Đặt 1 khăn sạch lên trên khớp nối nhanh.



- 1 Đẩy lẫy của vòng giữ về phía trước.
- 2 Ấn lẫy xuống và tháo đầu nối ra khỏi khớp nối ống xăng.



- Kiểm tra tình trạng của lẫy và thay ống xăng nếu cần.
- Để tránh làm hỏng và ngăn bụi bẩn lọt vào bên trong ống, hãy dùng túi nhựa để bọc đầu ống và đầu nối đã tháo ra.



- Ép đầu nối lên ống nối bơm xăng/kim phun cho đến khi lẫy được khóa với tiếng kêu "CLICK". Nếu thấy khó tiếp xúc, hãy bôi một ít dầu động cơ vào đầu ống.
- Đảm bảo mối nối khớp vào chắc chắn, kiểm tra ngoại quan và bằng cách kéo đầu nối ra.
- Sau khi lắp các chi tiết đã tháo, vặn khóa điện sang vị trí ON. (Không khởi động động cơ.)
  Bơm xăng sẽ hoạt động khoảng 2 giây, và
  áp suất nhiên liệu sẽ tăng. Lặp lại 2 hoặc 3 lần và kiểm tra không có rò rỉ ở hệ thống cung cấp xăng.

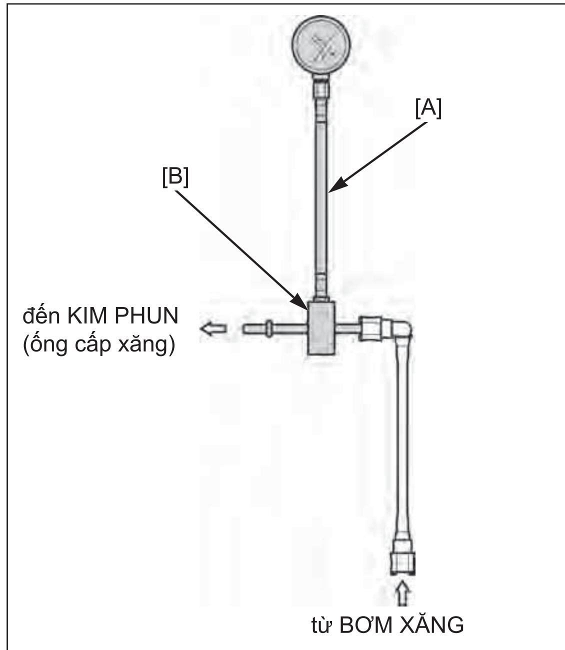
KIỂM TRA NGUỒN CẤP XĂNG



- Nếu trong bình còn xăng mà vẫn xuất hiện các triệu chứng như
  động cơ hoạt động yếu, thiếu xăng hoặc không khởi động được động cơ,
  hãy thực hiện như sau:
- Thực hiện kiểm tra áp suất nhiên liệu. T2-3
- Nếu áp suất nhiên liệu nằm trong tiêu chuẩn, hãy thực hiện kiểm tra lưu lượng xăng. T2-3
- Thực hiện kiểm tra lưu lượng xăng với lượng xăng tiêu chuẩn
  . T2-3



KIỂM TRA ÁP SUẤT NHIÊN LIỆU





- Khớp nối nhanh (bên bơm xăng)

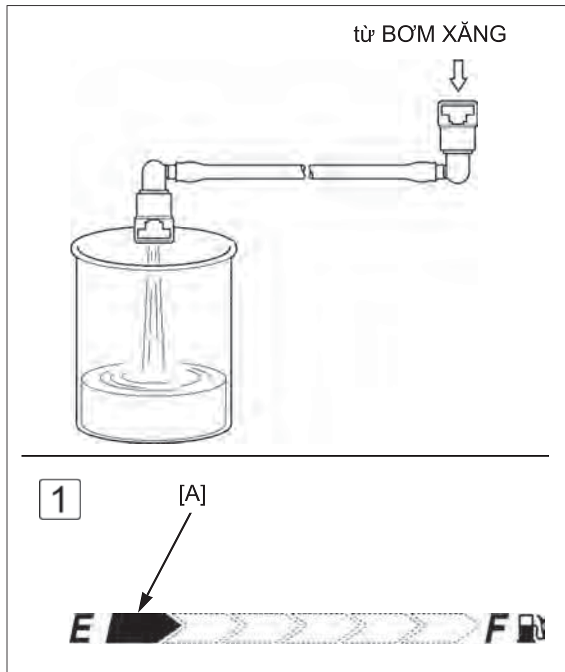


- Gắn đồng hồ đo áp suất nhiên liệu và các đường ống phân phối.
  [A] Đồng hồ đo áp suất nhiên liệu: 07406-0040004
  [B] Bộ dẫn hướng đồng hồ đo áp suất: 070MJ-K260100
- Nối tạm thời dây âm bình điện và đầu nối 5P bơm xăng. Khởi động động cơ và để ở tốc độ cầm chừng và đọc áp suất nhiên liệu.
  Tiêu chuẩn: 267 – 326 kPa



- Nếu áp suất nhiên liệu cao hơn mức quy định, hãy thay thế bộ bơm xăng . T2-4
- Nếu áp suất thấp hơn mức quy định thì kiểm tra như sau:
  – Rò rỉ đường ống xăng
  – Kiểm tra xem kim đồng hồ có quay bất thường hay bị rung khi xem kết quả đo hay không.
  - Nếu kim đồng hồ xoay hoặc rung, hãy thay thế bơm xăng.
    T2-5
  - Nếu kim đồng hồ quay không ổn định, hãy thay bộ bơm xăng. T2-4

KIỂM TRA LƯU LƯỢNG XĂNG





- Khớp nối nhanh (bên kim phun)
- Đưa đầu ống vào một bình đựng xăng tiêu chuẩn. Dùng khăn lau sạch xăng tràn ra.



- Bơm xăng hoạt động trong 2 giây. Lặp lại 5 lần để đảm bảo đầy đủ thời gian đo.
  Tiêu chuẩn: Tối thiểu 103 cm^3 / 10 giây



- Nếu áp suất thấp hơn mức tiêu chuẩn, hãy kiểm tra như sau:
  – Tắc ống xăng
  – Bộ bơm xăng
- 1 Dựng xe trên bề mặt bằng phẳng bằng chân chống đứng. Điều chỉnh lượng xăng trong bình sao cho các vạch trên đồng hồ báo xăng nằm trong dải quy định [A], sau đó kiểm tra lưu lượng xăng.
- Nếu lượng xăng vượt quá thông số quy định, hãy kiểm tra các chi tiết hư hỏng khác.
- Nếu lượng xăng ở dưới mức quy định, hãy thay lọc xăng. . T2-5

BỘ BƠM XĂNG

12 N·m



- Khớp nối nhanh (bên bơm xăng) T2-2
- Bơm xăng từ bình xăng.
- 1 Nới lỏng các ốc theo đường chéo một vài bước.
- Cẩn thận tháo bộ bơm xăng ra khỏi thùng xăng để tránh làm hỏng cảm biến mực xăng.



- 1 Bôi tối đa 1 g dầu động cơ vào phớt O mới sau đó lắp phớt O vào bộ bơm xăng.
- 2 Siết các ốc bắt tấm chắn bộ bơm xăng theo lực siết quy định như hình vẽ.



- Tắc hoặc hỏng lọc xăng
- Nếu lọc xăng bị tắc, hãy thay mới nó.



- Hư hỏng bơm xăng và kiểm tra



BỘ LỌC XĂNG



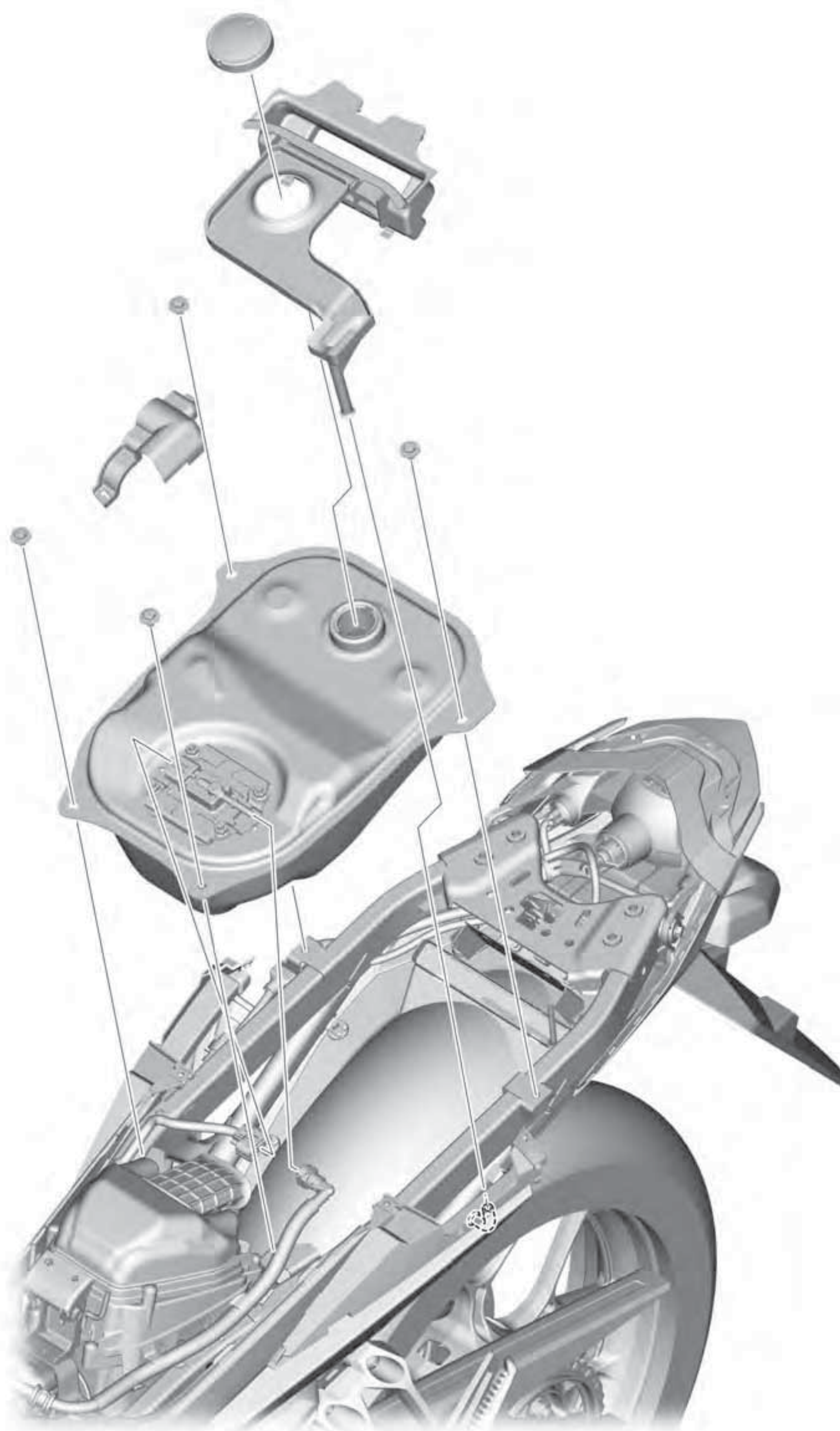
- Bộ bơm xăng T2-4
- 1 Tháo các móc ra khỏi bích hãm bằng cách căng nhẹ hai đầu móc.
- 2 Xoay lọc xăng theo hướng như hình vẽ.
- Nhấc lọc xăng lên và tháo ra khỏi bơm xăng.



- 1 Khớp các ký hiệu tam giác trên lọc xăng với thân bơm xăng.
- Xoay lọc xăng cho đến khi các móc được khóa chặt hoàn toàn vào bích hãm.



BÌNH XĂNG

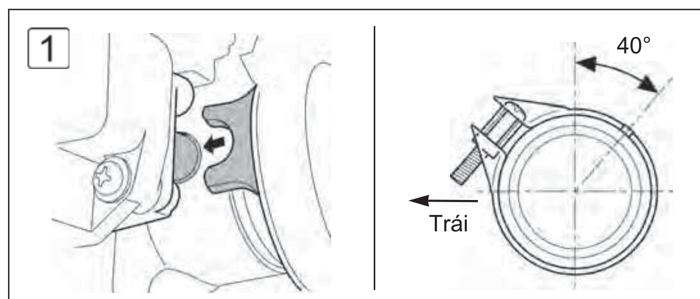


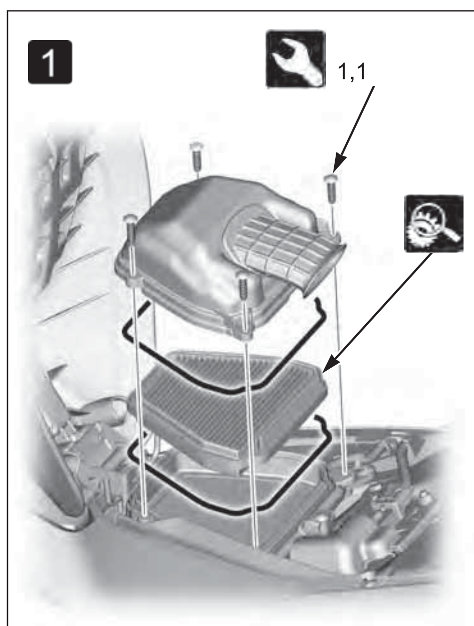


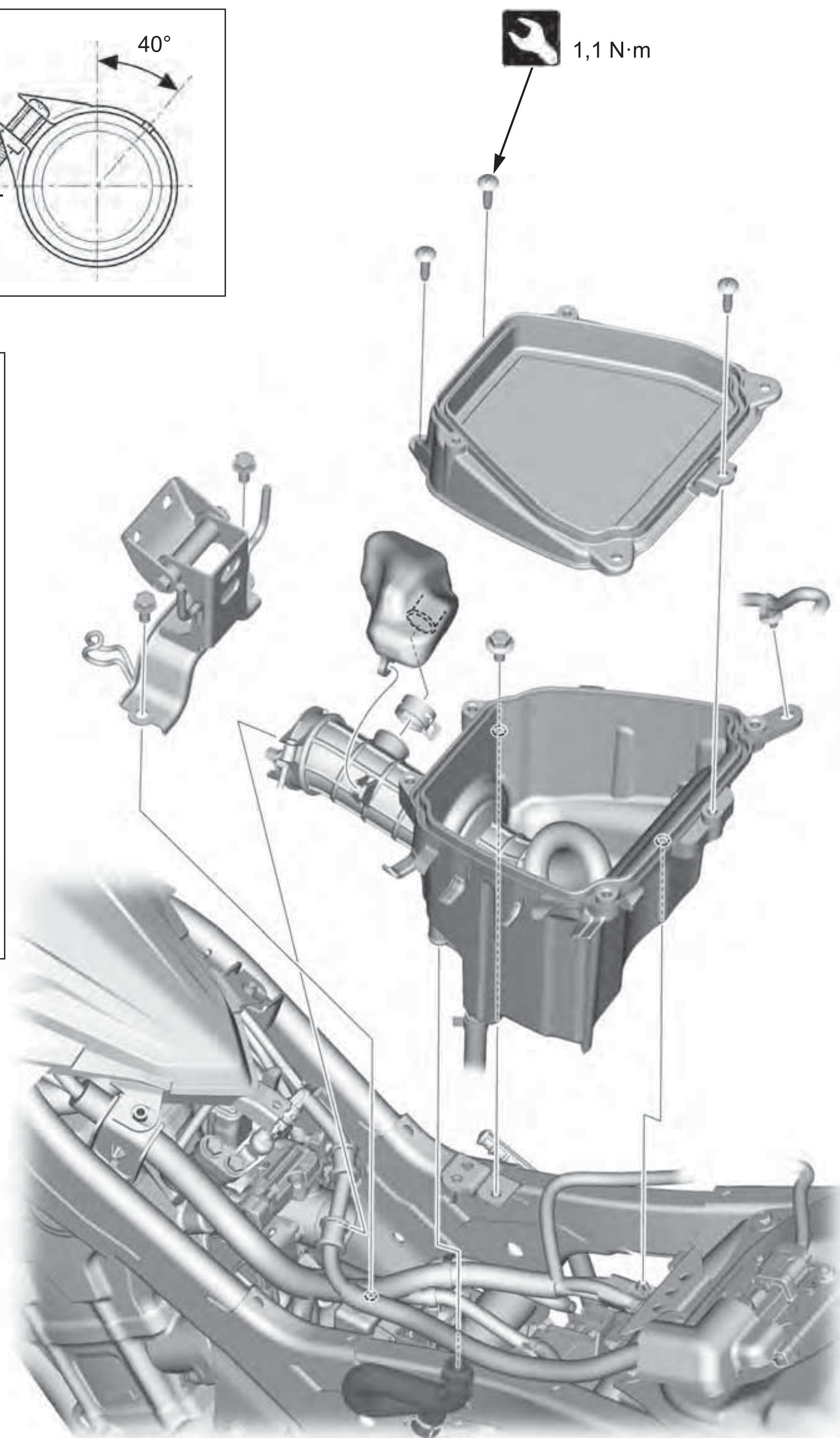
- Khớp nối nhanh (bên bơm xăng) T2-2
- Ốp đuôi xe T3-17



LỌC GIÓ







- 1 Mở yên xe.
- Thay mới tấm lọc gió theo lịch bảo dưỡng định kỳ. T1-28
- Thay thế tấm lọc gió khi lọc gió bị bẩn hoặc hư hỏng nặng.
- Ốp định vị lọc gió T3-19

- 1 Khớp vấu vào rãnh.

BỘ HỌNG GA

4,5 N·m



- Lọc gió T2-7



- Nếu thay mới họng ga, thực hiện theo quy trình cài đặt lại cảm biến TP T2-11.



- Vệ sinh họng ga và kiểm tra



5,1 N·m
2,1 N·m
[A]
1
New
2,1 N·m
New

- Bộ bướm ga được lắp đặt tại nhà máy. Vì thế không được tháo rã theo cách khác với hướng dẫn trong tài liệu này.
- Không được nới lỏng hoặc vặn ốc sơn màu trắng của trống ga. Nới lỏng hoặc siết các ốc vít này có thể làm hỏng bộ bướm ga.
- Không giữ tay vào trống ga khi đang lắp bộ cảm biến.

Bộ cảm biến



- Thân ga T2-8



- 1 Lắp bộ cảm biến vào bướm ga sao cho khớp kẹp của bộ cảm biến TP với vấu trên van ga.
- Thực hiện quy trình thiết lập cảm biến TP T2-11.

IACV



- Ốp ống chính phía sau T3-7



- Kiểm tra IACV xem có bị mòn hay hư hỏng không.
- Có thể kiểm tra hoạt động của IACV bằng mắt thường như sau:
  1. Nối đầu nối 4P IACV.
  2. Vặn khóa điện sang vị trí ON, kiểm tra hoạt động của miếng trượt [A].

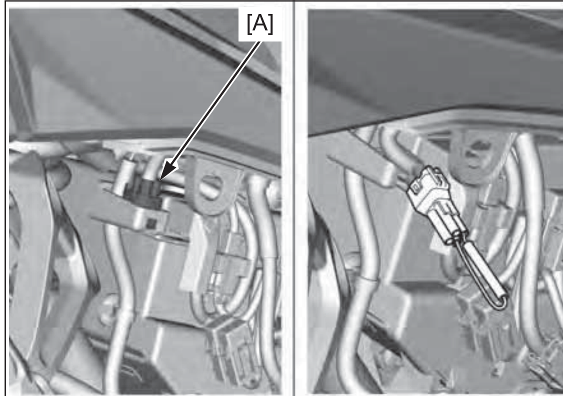
Ống nạp



- Họng ga T2-8
- Kim phun T2-12



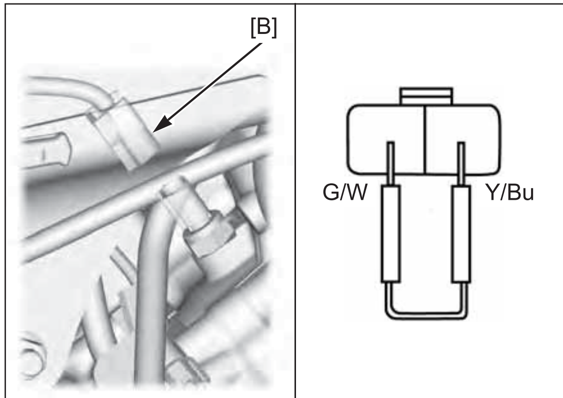
QUY TRÌNH CÀI ĐẶT CẢM BIẾN TP



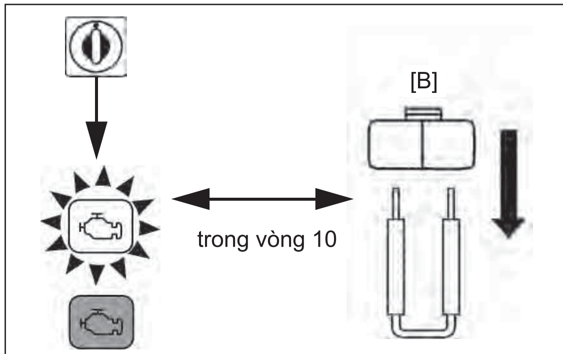
- Đảm bảo DTC không nằm trong ECM. Nếu DTC được lưu trữ trong ECM, chế độ khởi tạo ECM sẽ không khởi động theo quy trình sau:



- Nắp bảo dưỡng bình điện T3-7
- Tháo nắp đầu nối ra khỏi DLC [A].
- Tháo dụng cụ đặc biệt ra khỏi DLC.
  Đầu nối SCS: 070PZ-ZY30100



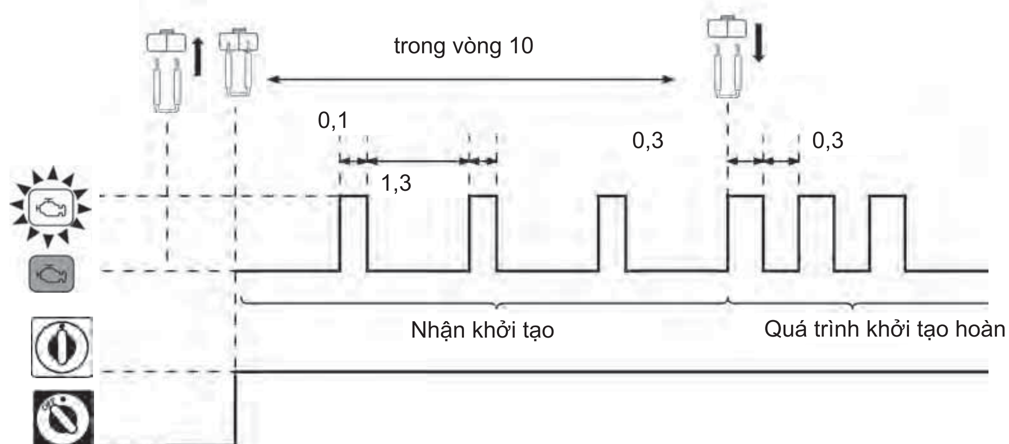
- Đầu nối 2P cảm biến ECT [B].
- Ngắn các cực cảm biến ECT bằng dây cáp nối.
  Nối: G/W – Y/Bu





- Bật khóa điện ON, sau đó tháo đoạn cáp nối ra khỏi đầu nối 2P cảm biến ECT trong vòng 10 giây trong khi đèn MIL nháy (dạng nhận cài đặt).
- Kiểm tra xem đèn MIL có nhấp nháy không.
  Sau khi tháo đoạn cáp nối, đèn MIL sẽ bắt đầu nhấp nháy. (dạng hoàn tất cài đặt)
  Nếu đoạn cáp nối được nối trên 10 giây, đèn MIL sẽ sáng ON (dạng không thành công). Thử lại từ bước đầu tiên.
- Kiểm tra tốc độ cầm chừng động cơ.

Quy trình khởi tạo và dạng nháy của đèn MIL



KIM PHUN

12 N·m

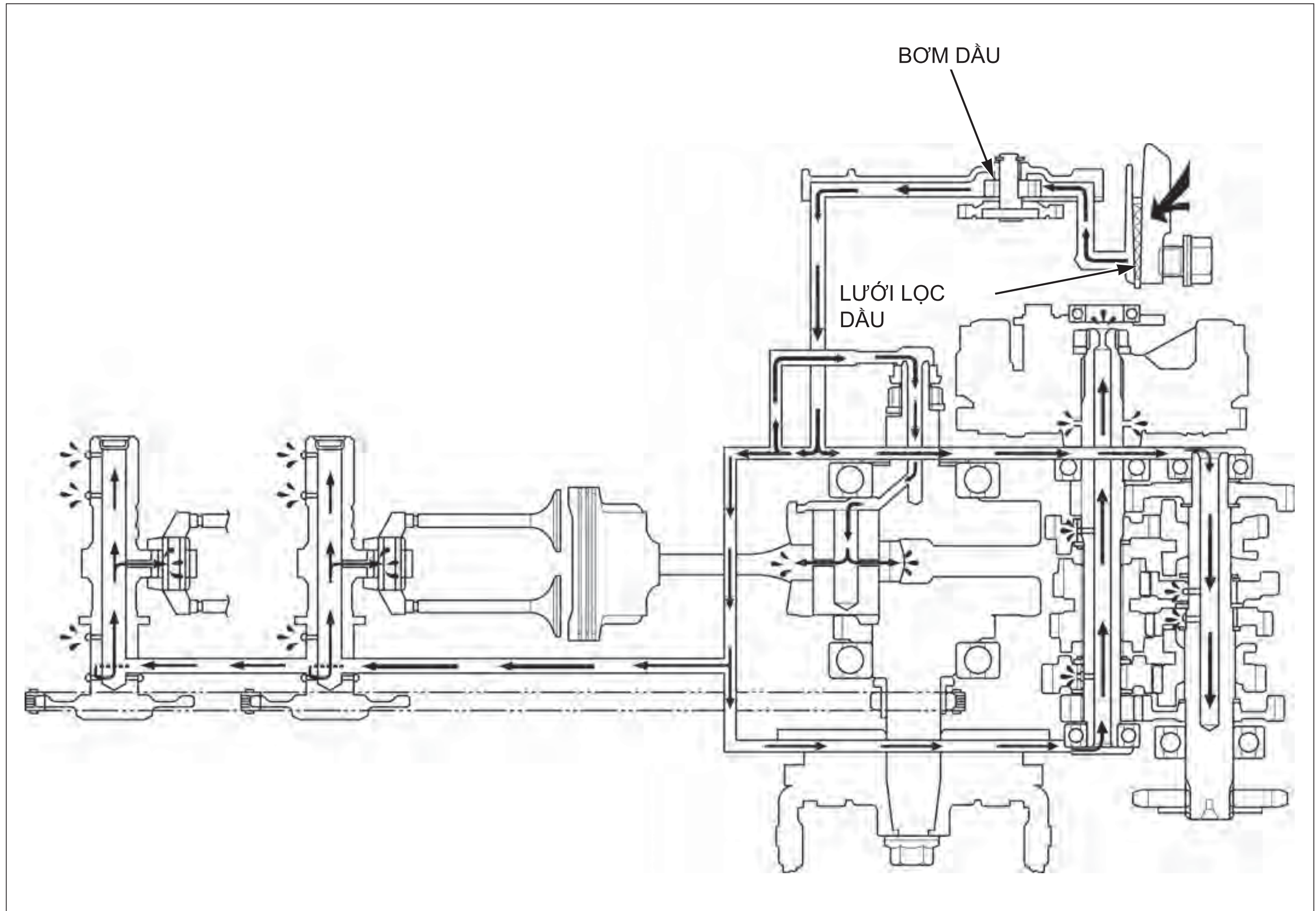


- Ốp ống chính phía sau T3-7
- Khớp nối nhanh (bên kim phun) T2-2

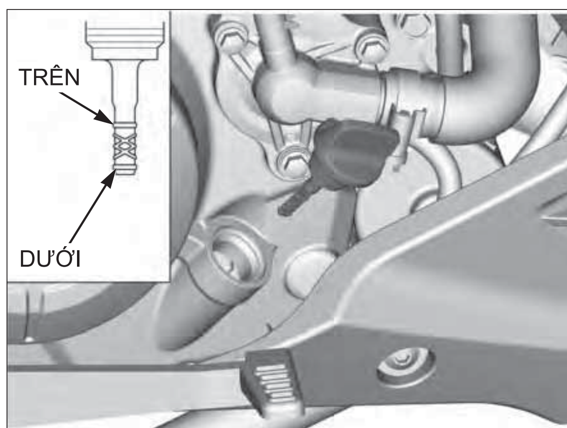


HỆ THỐNG BÔI TRƠN

SƠ ĐỒ HỆ THỐNG



KIỂM TRA MỨC DẦU ĐỘNG CƠ



- Dựng xe trên bề mặt bằng phẳng bằng chân chống đứng.
- Để động cơ nổ cầm chừng khoảng 3-5 phút.



- Đợi khoảng 2-3 phút.



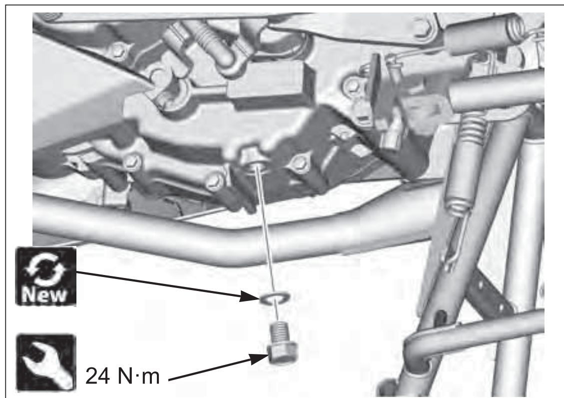


- Tháo que/nắp thăm dầu và lau sạch dầu bám trên que thăm dầu bằng khăn sạch.
- Vệ sinh và đưa que/nắp thăm dầu vào mà không vặn, rồi rút ra và kiểm tra mức dầu.
- Nếu mức dầu quá thấp hoặc gần đến vạch dưới ở que thăm dầu, nên đổ thêm dầu khuyến cáo cho đến mức trên.
- Kiểm tra để đảm bảo phớt O trên nắp/que thăm dầu vẫn còn tốt, và thay thế nếu cần thiết.



- **DẦU ĐỘNG CƠ KHUYÊN DÙNG:**
  Dầu máy Honda 4 thì hoặc loại dầu tương đương.
  Phân loại theo nhãn API: SG hoặc cao hơn
  Tiêu chuẩn JASO T903: MA
  Độ nhớt: SAE 10W-30

THAY DẦU ĐỘNG CƠ





- Xả hết dầu ra.



- Đổ dầu khuyên dùng vào động cơ.



- **DUNG TÍCH DẦU ĐỘNG CƠ:**
  1,1 lít sau khi xả
  1,3 lít sau khi rã máy

LƯỚI LỌC DẦU ĐỘNG CƠ/BƠM DẦU

Oil

7,0 N·m

Oil



- Ốp vách máy phải T2-28

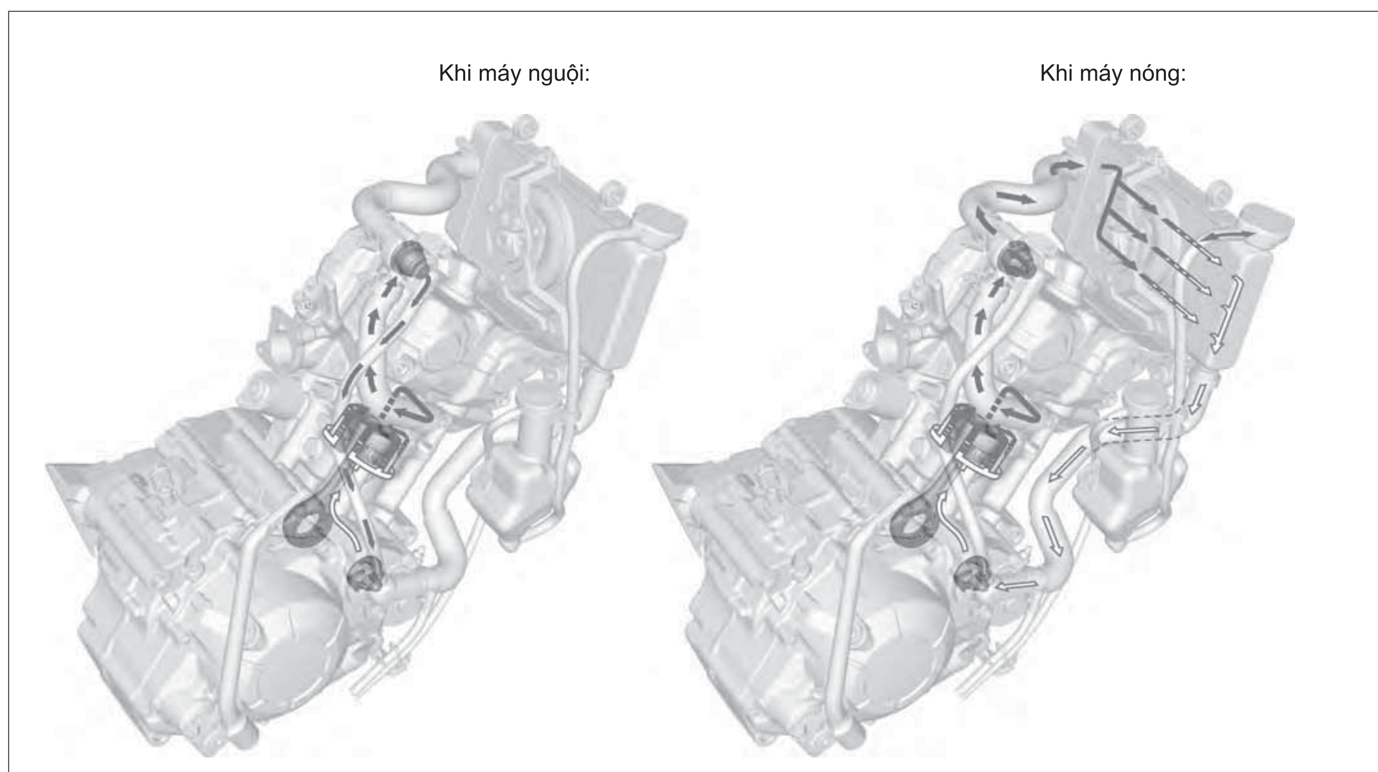


- Kiểm tra bơm dầu.



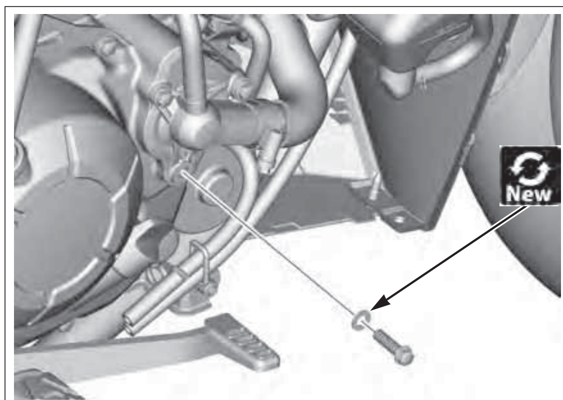
HỆ THỐNG LÀM MÁT

SƠ ĐỒ HỆ THỐNG



THAY THẾ DUNG DỊCH LÀM MÁT

Xả dầu động cơ

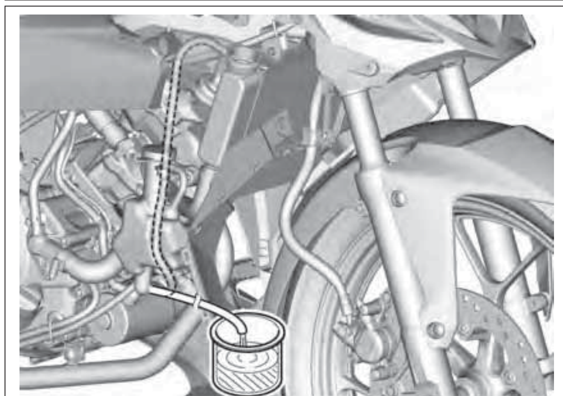




- Kiểm tra hệ thống dung dịch làm mát

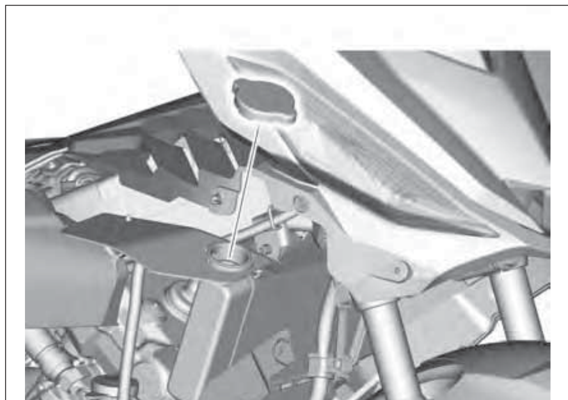


- Ốp bên phải T3-4
- Nắp két tản nhiệt
- Bu lông xả
- Đệm kín
- Dung dịch làm mát ra khỏi hệ thống





- Ống si phông ra khỏi két tản nhiệt.
- Dung dịch làm mát ra khỏi bình dự trữ



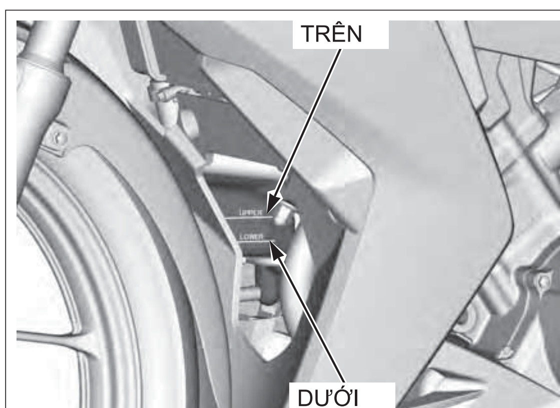
- Đổ dung dịch làm mát vào hệ thống qua miệng bình chứa cho đến cổ bình.
  CHẤT CHỐNG ĐÔNG KHUYẾN CÁO:
  Dung dịch làm mát Honda PRE-MIX



- Khởi động động cơ và để nổ cầm chừng khoảng 2 – 3 phút.
- Tăng ga 3 hoặc 4 lần để xả khí hệ thống.

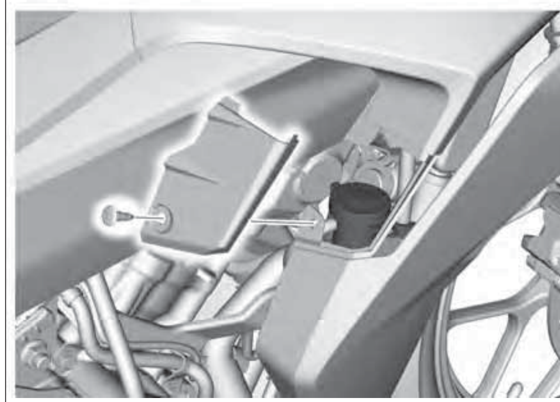


- Tắt máy và đổ thêm dung dịch làm mát tới cổ bình.
- Lắp nắp bình lại.



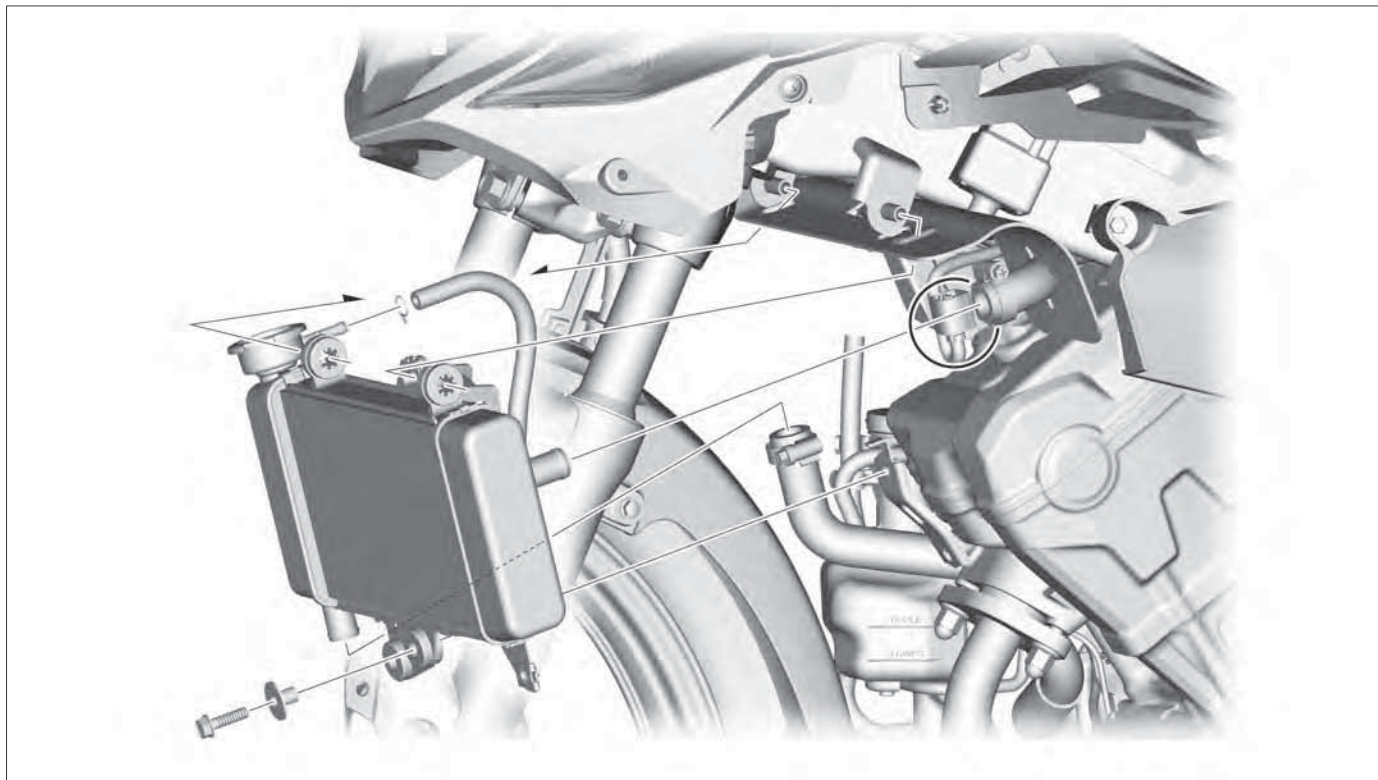


- Đổ dung dịch làm mát khuyên dùng vào bình dự trữ cho đến vạch trên.



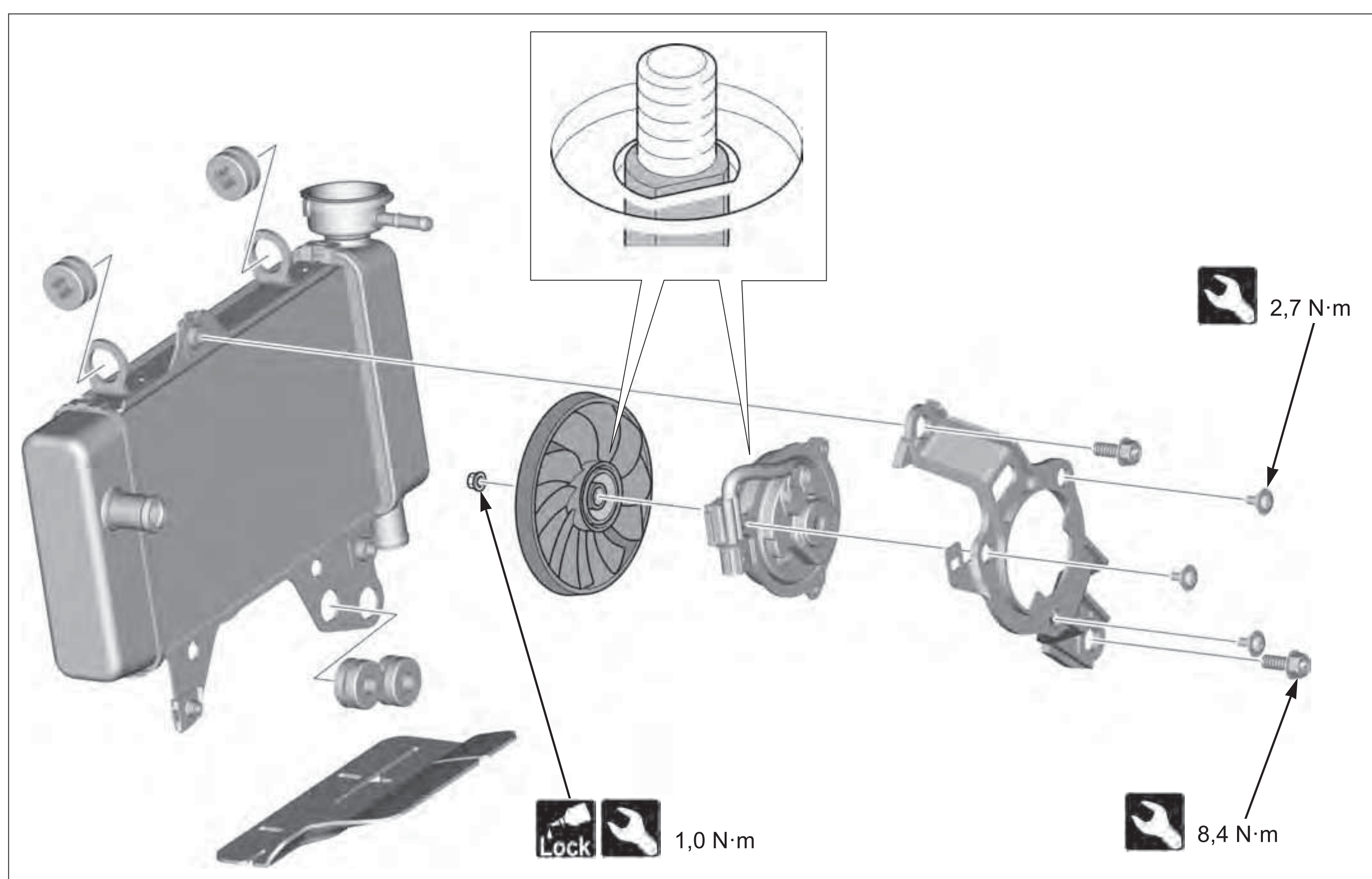


KÉT TẢN NHIỆT/QUẠT LÀM MÁT

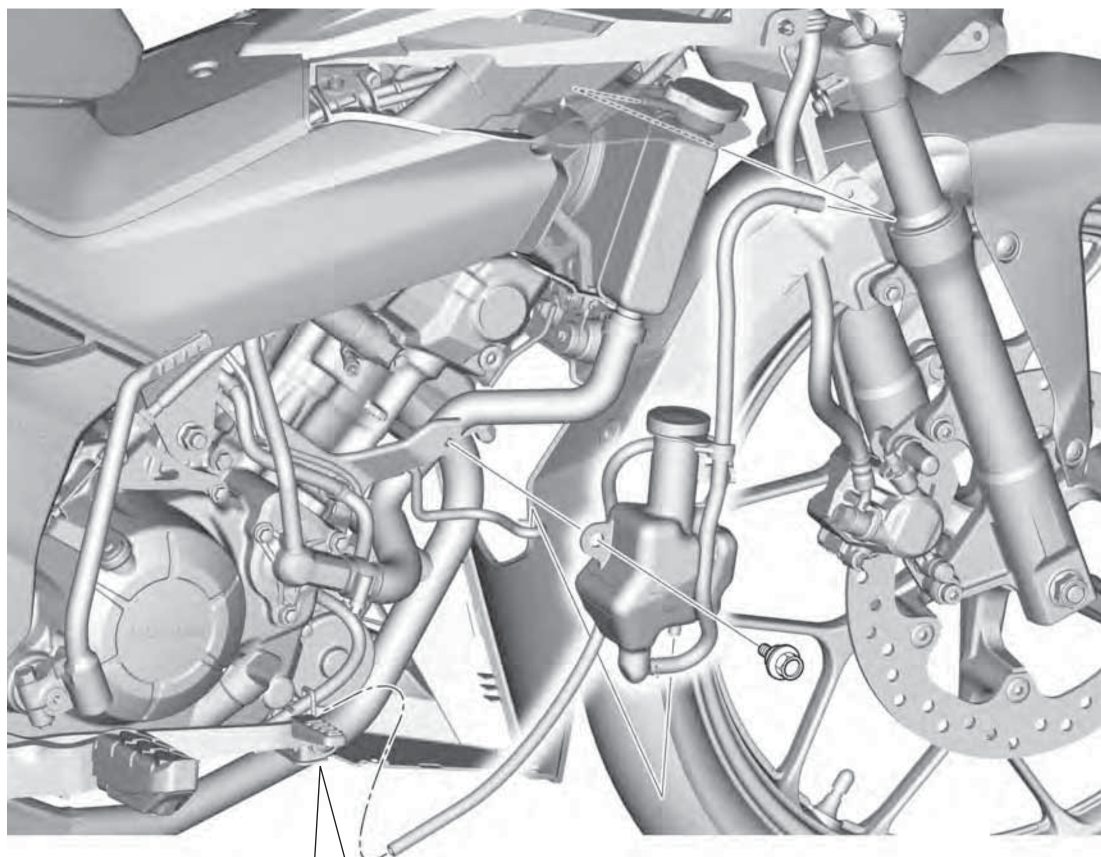


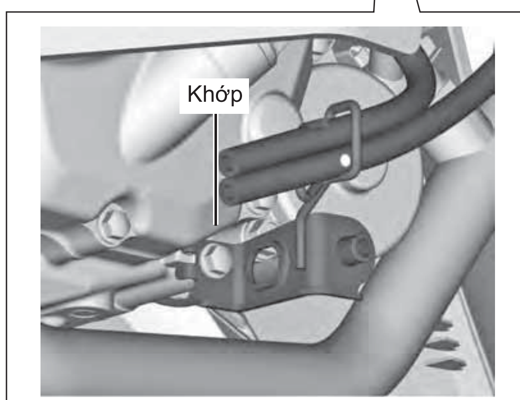


- Ốp cạnh T3-4



BÌNH DỰ TRỮ KÉT TẢN NHIỆT



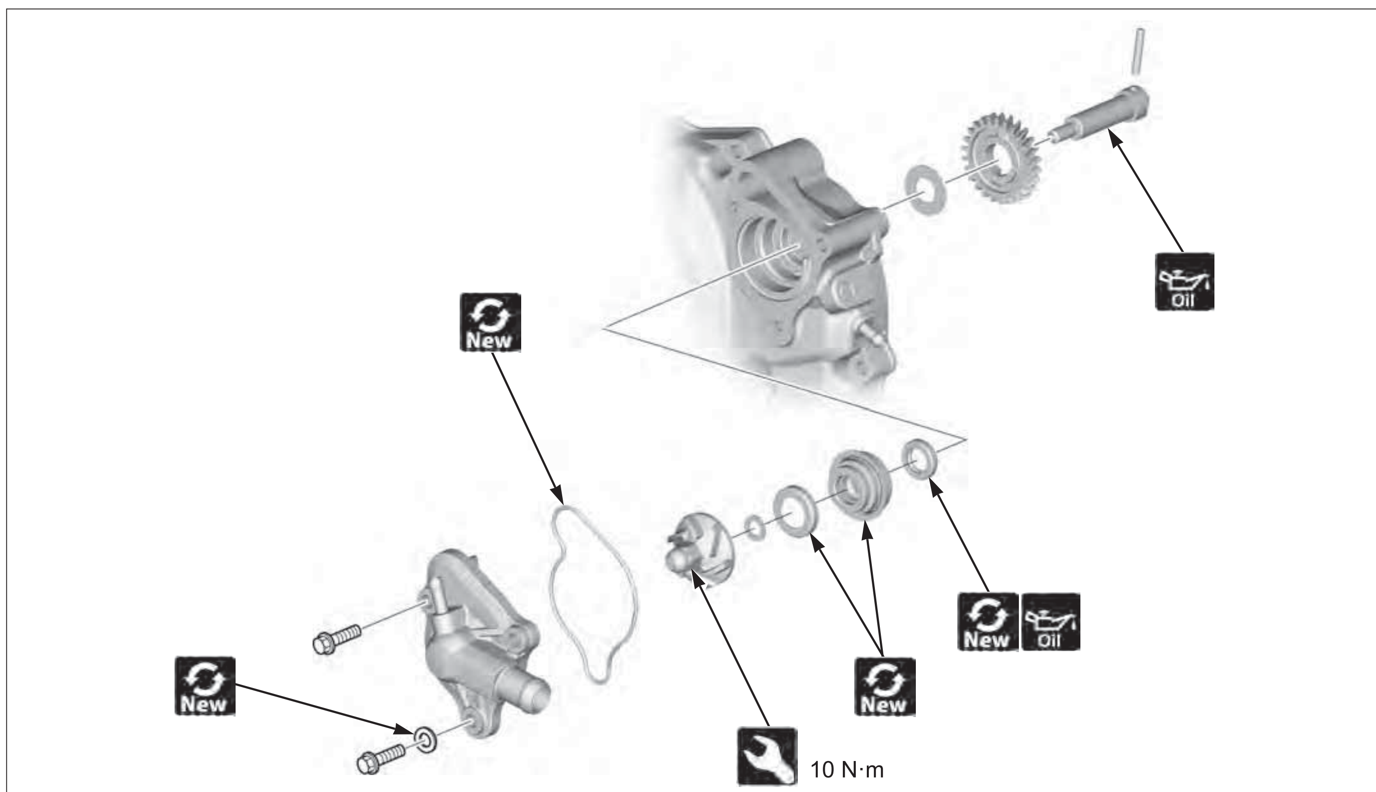




- Ốp bên phải T3-4

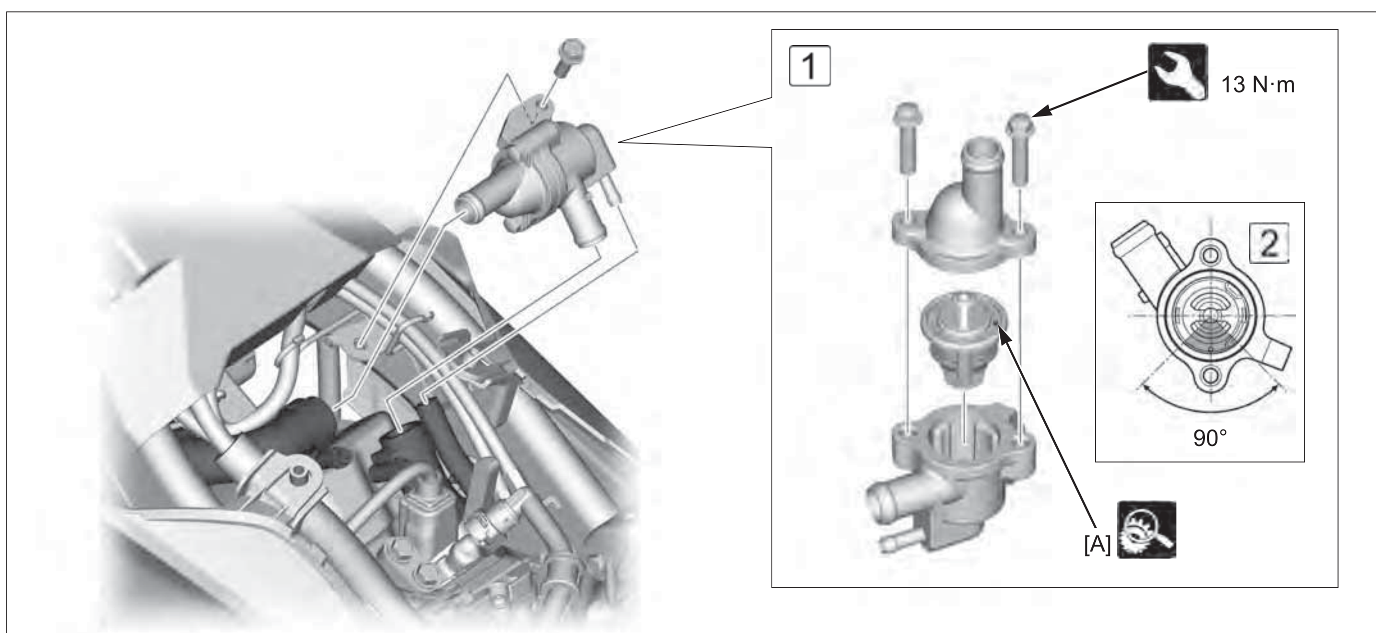


BƠM NƯỚC/BỘ ỔN NHIỆT





- Dung dịch làm mát T2-15
- Ốp vách máy phải T2-28





- Dung dịch làm mát T2-15
- Ốp ống chính T3-3
- Giá đỡ đầu nối T3-13



- 1 Lắp bộ ổn nhiệt vào trong hộp đựng sao cho lỗ [A] ngửa lên phía trên.
- 2 Lắp bộ ổn nhiệt sao cho lỗ này nằm vào trong khoảng giới hạn như hình vẽ.



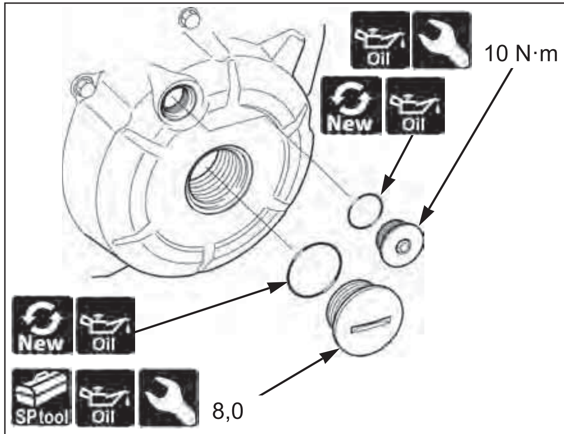
- Kiểm tra bộ ổn nhiệt

ĐẦU QUY LÁT

- Có thể thực hiện bảo dưỡng với động cơ treo trên khung.

KHE HỞ XU PÁP

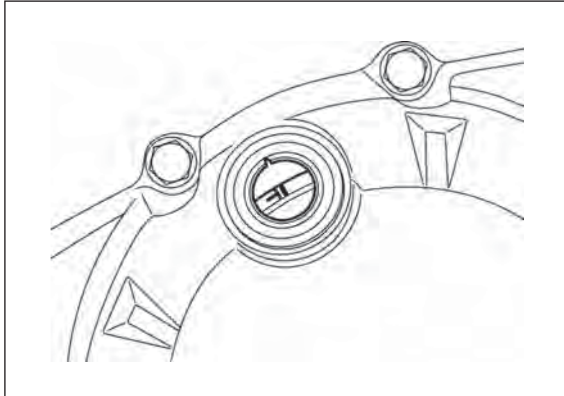
KIỂM TRA



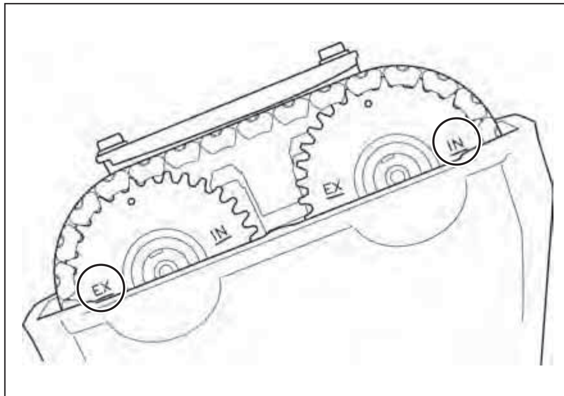
- Kiểm tra khi động cơ nguội (dưới 35 °C).
- Sau khi kiểm tra khe hở xu páp, kiểm tra tốc độ cầm chừng động cơ.



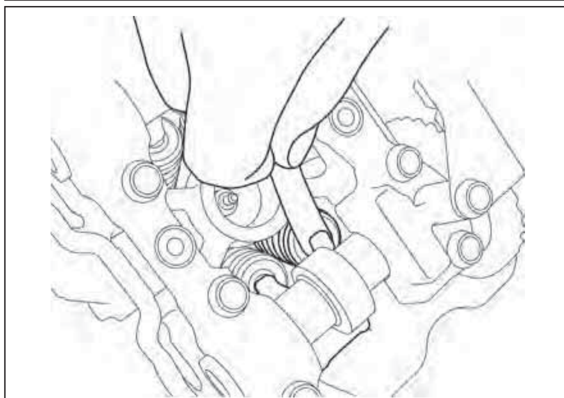
- Ốp đầu quy lát T2-22
- Nắp lỗ thời điểm/phớt O, nắp lỗ trục cơ/phớt O
  Khóa mở nắp thời điểm 07709-0010001



- Xoay trục cơ ngược chiều kim đồng hồ và khớp "dấu T" trên vô lăng với dấu đột trên ốp vách máy phải.



- Các đường dấu chỉ thị ở hai bên nhông cam phải cùng mặt phẳng ngang với bề mặt đầu quy lát.
- Đảm bảo piston tại điểm chết trên TDC ở kỳ nén.

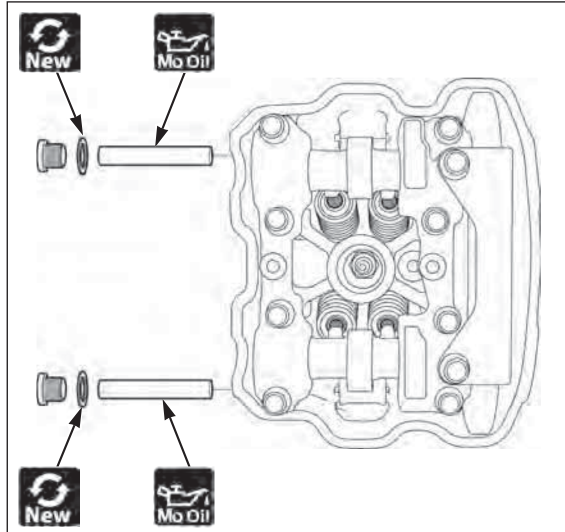




- Khe hở xu páp (Chèn thước lá vào giữa cò mổ và miếng chèn xu páp).
  HÚT: 0.16 ± 0.03 mm, XẢ: 0,25 ± 0,03 mm



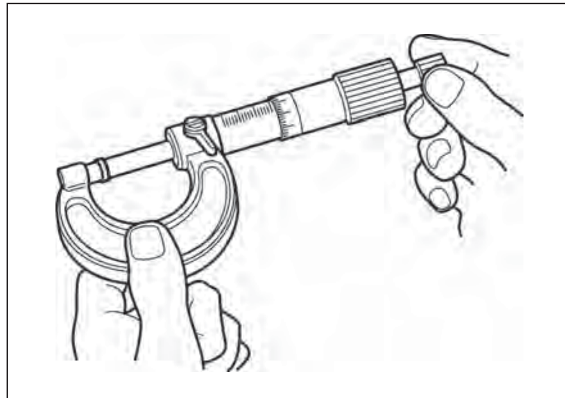
ĐIỀU CHỈNH



- Điều chỉnh khi động cơ nguội (dưới 35 °C).
- Không để miếng chèn xu páp rơi vào trong vách máy.
- Đánh dấu tất cả các miếng chêm để đảm bảo lắp lại đúng vị trí ban đầu.
- Không tháo trục cam và cò mổ.
- Có thể dùng nhíp hoặc nam châm để tháo miếng chèn xu páp ra dễ dàng
.

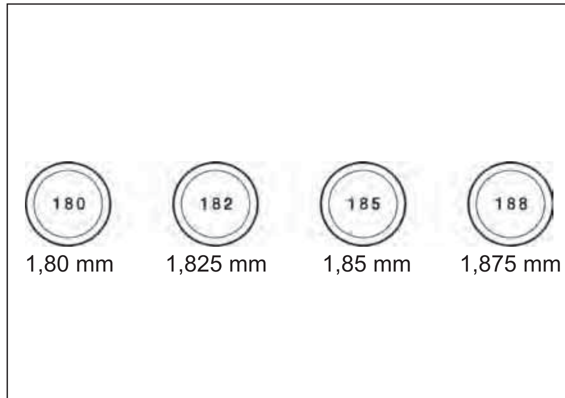


- Ốp đầu quy lát T2-22
- Miếng chèn xu páp





- Đo độ dày của miếng chèn và ghi lại kết quả.





- Tính độ dày của miếng chèn xu páp mới bằng công thức sau đây
  A = (B – C) + D
  A: Độ dày miếng chèn mới
  B: Khe hở xu páp đo được
  C: Khe hở xu páp tiêu chuẩn
  D: Độ dày miếng chèn cũ
- Trên thị trường hiện nay có 57 loại miếng chèn có độ dày khác nhau từ mỏng nhất 1,500 mm đến dày nhất là 2,900 mm, mỗi chiếc có độ dày chênh nhau 0,025 mm.
- Để đo độ dày chính xác cần sử dụng dụng cụ đo vi lượng.
- Rà đế xu páp nếu lớp muội các bon dẫn đến kết quả đo vượt quá 2,900 mm
- Miếng chèn mới chọn vào vòng giữ lò xo xu páp.
- Các chi tiết đã tháo
- Xoay trục cam bằng cách xoay trục cơ ngược chiều kim đồng hồ vài lần.
- Kiểm tra lại khe hở xu páp T2-20

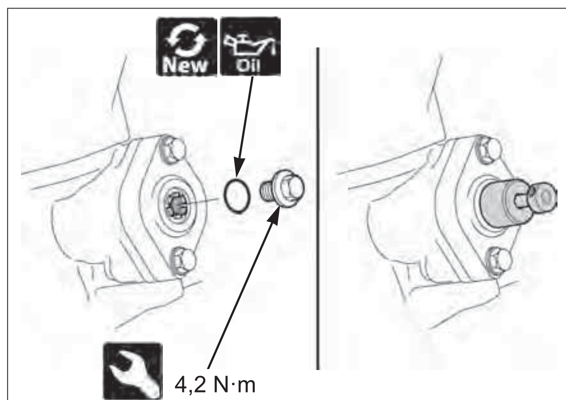
ỐP ĐẦU QUY LÁT

10 N·m



- Bộ ổn nhiệt è2-19

TRỤC CAM/CÒ MỔ





- Ốp đầu quy lát T2-22
- Đặt piston tại điểm chết trên TDC ở kỳ nén T2-20
- Lắp dụng cụ đặc biệt vào thân cần nâng xích cam và xoay dụng cụ theo chiều kim đồng hồ cho đến khi không vặn vào được nữa. Giữ tăng xích cam bằng cách đẩy dụng cụ sao cho các lẫy của dụng cụ phải ngàm vào các rãnh của tăng xích cam.
  Bích hãm cần nâng xích cam 070MG-0010100



12 N·m

1



- [1] Lắp giá giữ trục cam và dẫn hướng xích cam B vào đúng vị trí có dấu nhận dạng.



- Kiểm tra trục cam
- Kiểm tra khe hở dầu trục cam

1 Oil 30 N·m

New

New

Oil

1

1



- Trục cam T2-22
- Ống xả T3-25
- Ống hút T2-10
- 1 Tháo các ốc/đệm giữ trục cam theo đường chéo hai đến ba bước.



- 1 Lắp dẫn hướng xích cam sao cho khớp các chốt của nó với rãnh trên đầu quy lát và phần cuối của nó khớp với rãnh trên vách máy phải.



16 N·m

12 N·m



- 1 Tháo móng chặn xu páp bằng dụng cụ chuyên dụng.
  Dụng cụ nén lò xo xu páp 07757-0010000
- 2 Dùng dao cắt dẫn hướng xu páp để cạo hết muội các bon trước khi đo dẫn hướng. Đưa dụng cụ doa vào từ phía buồng đốt và luôn xoay dụng cụ theo chiều kim đồng hồ.
  Doa cắt dẫn hướng xu páp 07HMH-ML00101
- 3 Đỡ đầu quy lát và đóng các dẫn hướng xu páp ra khỏi đầu quy lát từ phía buồng đốt
  .
  Đóng dẫn hướng xu páp, 4,3 mm: 07HMD-ML00101

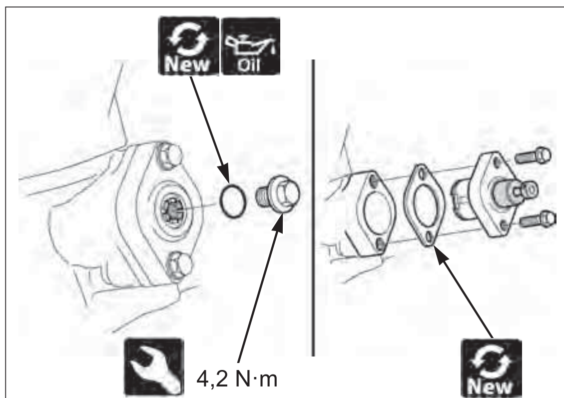


- 1 Đóng dẫn hướng mới vào đầu quy lát với độ cao tiêu chuẩn tính từ đầu quy lát.
  VẤU LỒI DẪN HƯỚNG XU PÁP HÚT/XẢ 13,9 – 14,1 mm
  Đóng dẫn hướng xu páp, 4,3 mm: 07HMD-ML00101



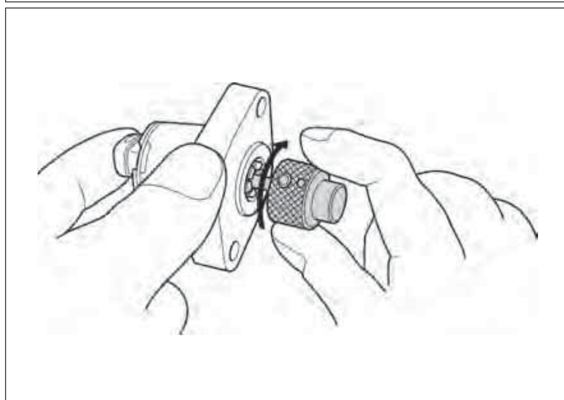
- Kiểm tra xu páp và lò xo xu páp
- Kiểm tra dẫn hướng xu páp
- Kiểm tra bệ xu páp

CẦN TĂNG XÍCH CAM





- Lắp dụng cụ đặc biệt vào thân cần nâng xích cam và xoay dụng cụ theo chiều kim đồng hồ cho đến khi không vặn vào được nữa. Giữ tăng xích cam bằng cách đẩy dụng cụ sao cho các lẫy của dụng cụ phải ngàm vào các rãnh của tăng xích cam.
  Bích hãm cần nâng xích cam 070MG-0010100





- Kiểm tra hoạt động của nâng xích cam.
  – Trục tăng cam không được chạm vào thân khi bị đẩy.
  – Khi xoay trục tăng cam theo chiều kim đồng hồ cùng với bích hãm tăng cam, trục tăng cam phải được kéo vào thân trục tăng cam. Trục tăng cam phải nhô ra khỏi thân ngay sau khi tháo hãm nâng xích cam.



XY LANH/PISTON

• Có thể thực hiện bảo dưỡng với động cơ treo trên khung.

130,0 ± 1 mm



• Đầu quy lát T2-20
• 1 Kéo xéc-măng ra và tháo bằng cách nâng lên ở vị trí đối diện khe hở.



• 1 Cẩn thận ráp xéc măng vào các rãnh xéc-măng với các vạch dấu hướng lên trên.
• 2 Lắp piston vào sao cho ký hiệu “IN” quay về phía cổ hút.
• 3 Không để khe hở của phe cài chốt piston trùng với phần khuyết của piston. phần khuyết của piston.




• Kiểm tra piston và xéc măng
• Kiểm tra xy lanh

CẦN SANG SỐ/CƠ CẤU SANG SỐ/LY HỢP

- Có thể thực hiện bảo dưỡng với động cơ treo trên khung.

2
1
Mo Oil
Oil
1
Oil
74 N·m
12 N·m
New
12 N·m
25 N·m
Oil
2
Oil
74 N·m
3 Vạch sơn
New
12°

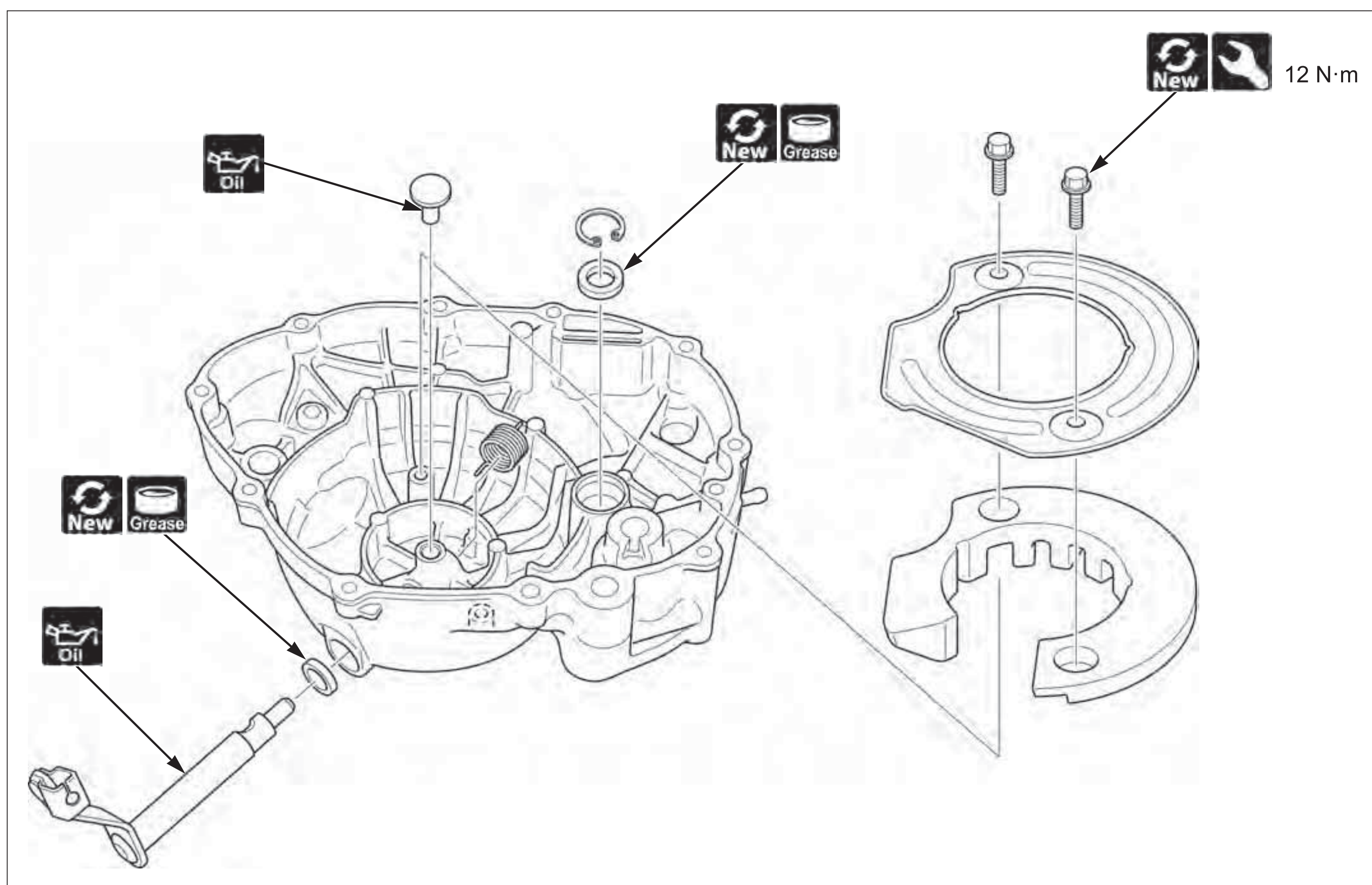


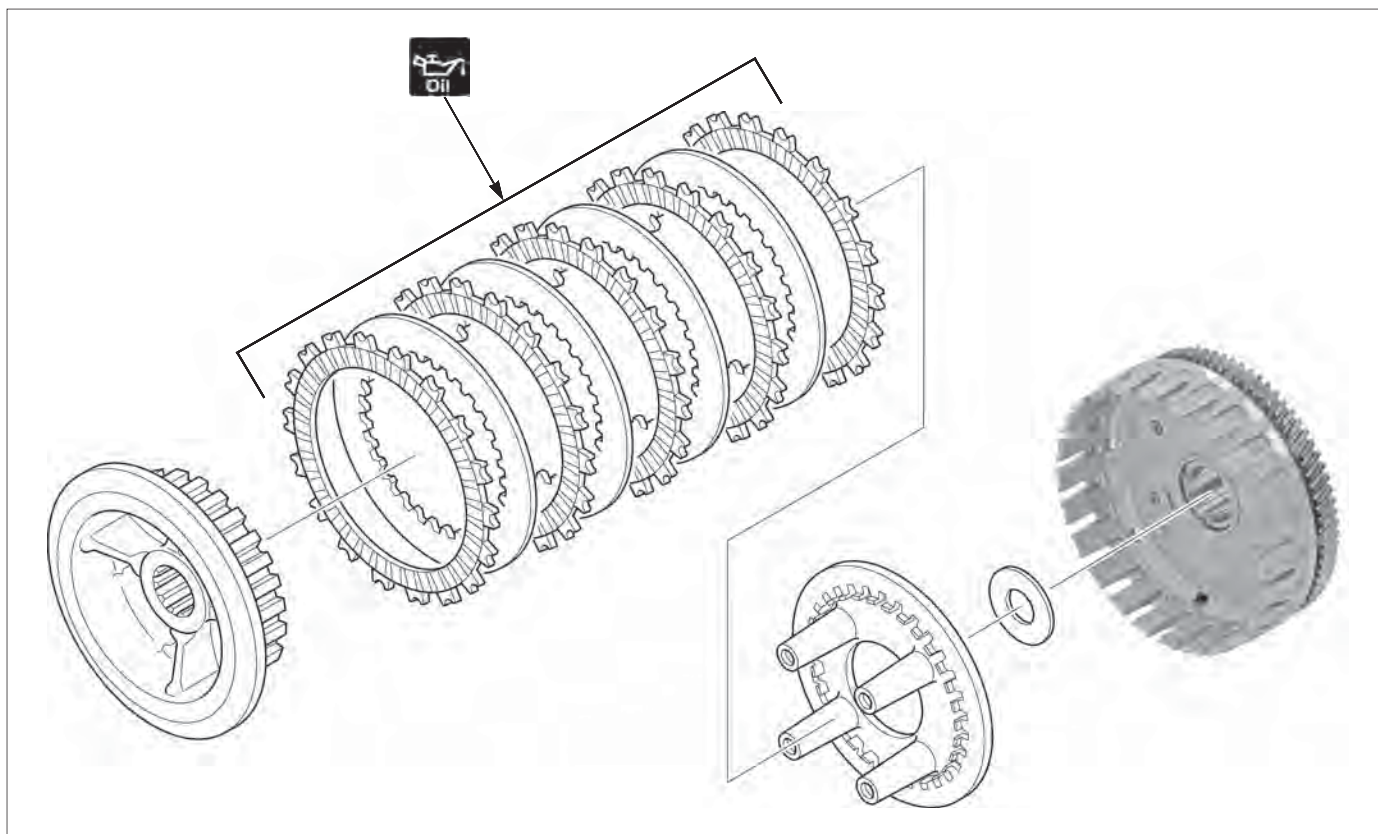


- Bàn đạp phanh T3-22
- Ốp vách máy trái T2-31
- Bàn đạp sang số T3-22
- Bơm dầu T2-14
- 1 Nới lỏng ốc khóa tâm ly hợp. **Dụng cụ giữ tâm ly hợp 07GMB-KT70101**
- 2 Giữ vô lăng và nới lỏng ốc khóa bánh răng truyền động sơ cấp. **Vam giữ vô lăng điện 07725-0040001**



- 1 Khớp lẫy vào tấm chắn bích hãm.
- 2 Cài một đầu llò xo hồi vị vào vách máy.
- 3 Bánh răng bị động sơ cấp được sơn màu để nhận dạng.
  TRẮNG: 23121-K56-N00, XANH: 23122-K56-N00, VÀNG: 23123-K56-N00
  Nếu thay mới bánh răng truyền động sơ cấp, hãy chọn bánh răng có màu tương tự như màu của bánh răng cũ.
  Nếu thay mới vách máy, nên chọn bánh răng có dấu màu xanh.



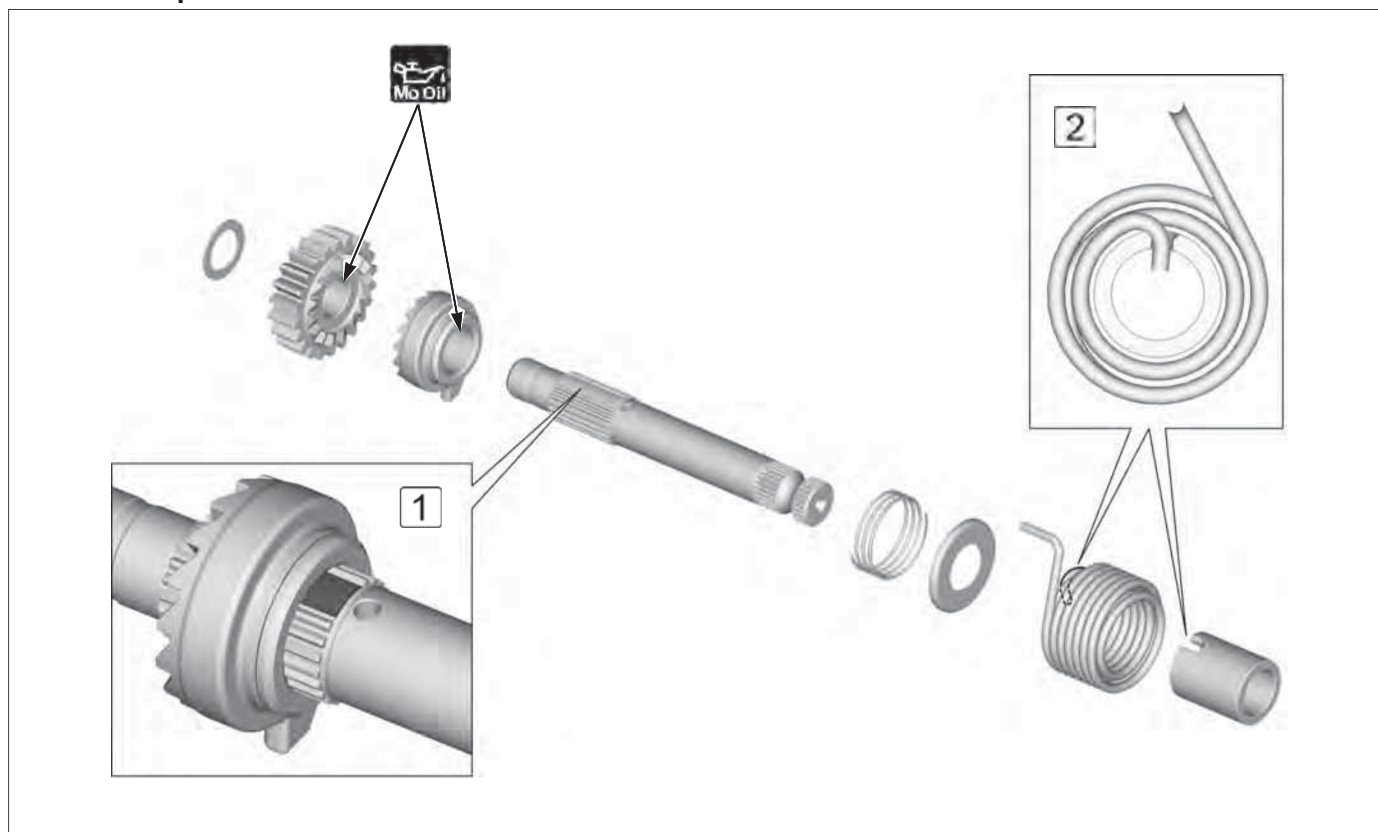




• Kiểm tra ly hợp



CẦN KHỞI ĐỘNG





- 1 Khớp rãnh rộng với răng rộng của trục cần khởi động.
- 2 Cài lò xo hồi vị vào lỗ trên trục cần khởi động, sau đó lắp bạc lót vào bằng cách khớp phần khuyết của nó với lò xo.



- Kiểm tra cần khởi động

MÁY PHÁT/LY HỢP KHỞI ĐỘNG

- Có thể thực hiện bảo dưỡng với động cơ treo trên khung.



- Bàn đạp sang số T3-22
- Ốp nhông tải T3-21
- 1 Giữ vô lăng điện bằng dụng cụ chuyên dụng để tháo ốc.
  Vam giữ vô lăng điện 07725-0040001
- 2 Vô lăng điện
  Dụng cụ kéo vô lăng, 30 mm 07KMC-HE00100



- 1 Vệ sinh dầu mỡ trên bề mặt tiếp xúc giữa trục cơ và vô lăng điện. Bôi dầu động cơ vào bề mặt trượt bánh răng bị động trục cơ bên trái. Lắp vô lăng điện lên vách máy sao cho khớp các rãnh then trên vô lăng điện với then bán nguyệt.



New

10 N·m

10 N·m

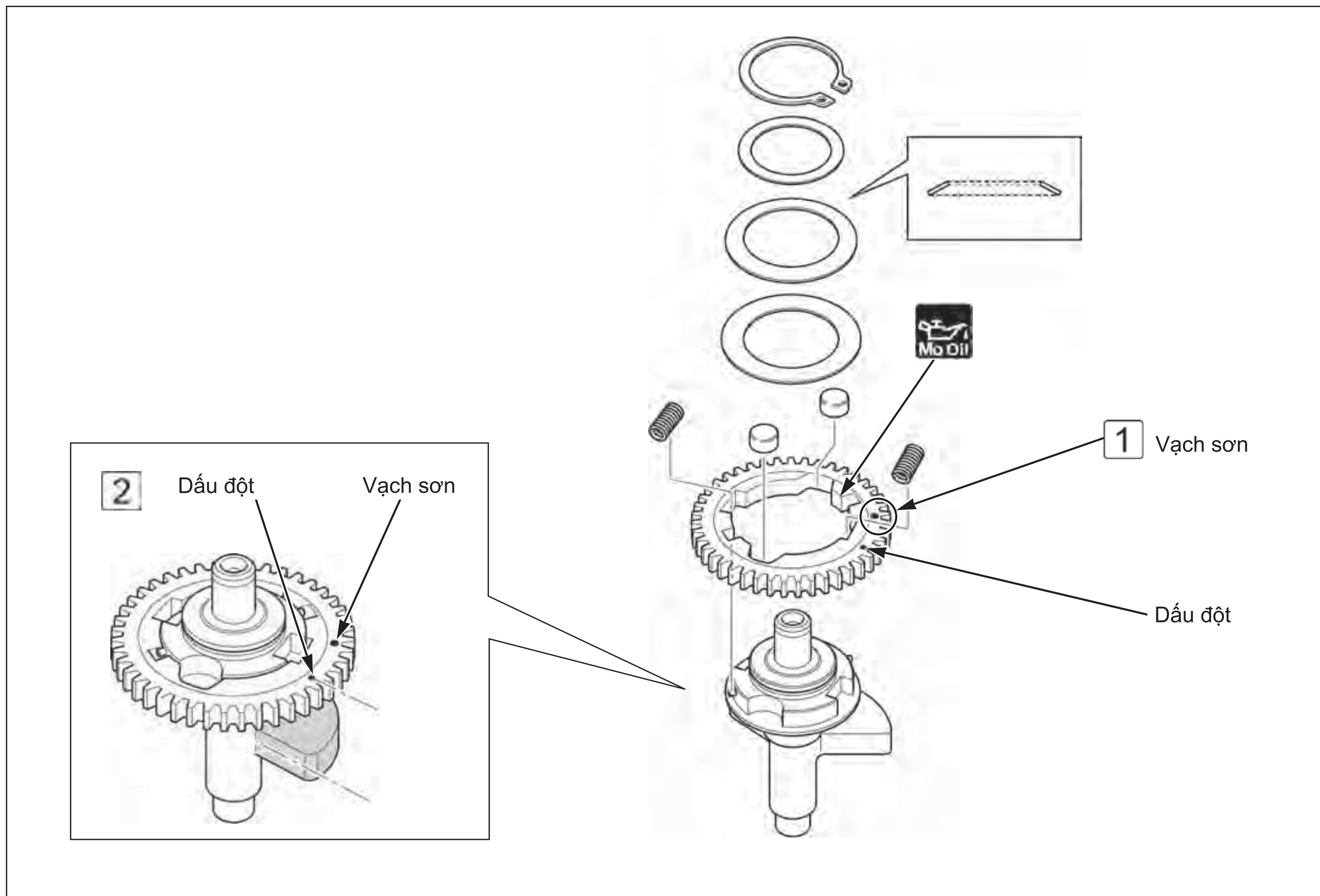
Seal

VÁCH MÁY/TRỤC CƠ/BỘ CÂN BẰNG



- Động cơ T2-37
- Xy lanh/piston T2-27
- Cần khởi động/cơ cấu sang số/ly hợp T2-28
- Máy phát/ly hợp khởi động T2-31
- Bơm dầu T2-14
- Công tắc vị trí số T4-26
- Tháo các bu lông vách máy theo đường chéo 2-3 bước.
- Úp vách máy phải xuống và tháo rã vách máy.





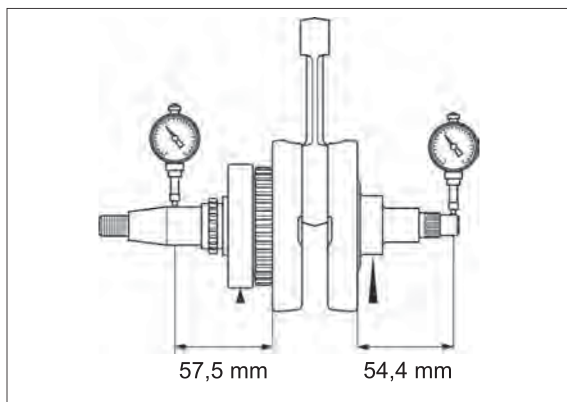


- 1 Bánh răng bị động bộ cân bằng được sơn màu để nhận dạng.
  TRẮNG: 13422-KPP-860
  XANH: 13423-KPP-860
  VÀNG: 13424-KPP-860
  Nếu thay mới bánh răng bị động bộ cân bằng, hãy chọn bánh răng có màu tương tự như màu của bánh răng cũ.
  Nếu thay mới vách máy, nên chọn bánh răng có dấu màu xanh.
- 2 Khớp dấu đột trên bánh răng bị động bộ cân bằng như hình vẽ



- Kiểm tra bộ cân bằng

KIỂM TRA ĐỘ ĐẢO TRỤC CƠ





- Đặt trục cơ trên khối V và đo độ lệch tâm sử dụng một đồng hồ so.
  Độ đảo 0,03 mm

New 12 N·m

Oil

1

9,8 N.m

Oil

New

New Grease

3

2

[A]

Seal

New Grease



- 1 Khớp dấu đột bánh răng bị động bộ cân bằng với dấu đột trên trục cơ.
- 2 Bôi chất làm kín (Three bond 1207G, 1215, 1207B, LOCTITE 5060S, 5020 hoặc loại tương đương) vào bề mặt ăn khớp vách máy trái trừ khu vực lỗ dầu [A].
- 3 Sử dụng vit 3mm thích hợp để đẩy vấu. lò xo và vòng đệm.

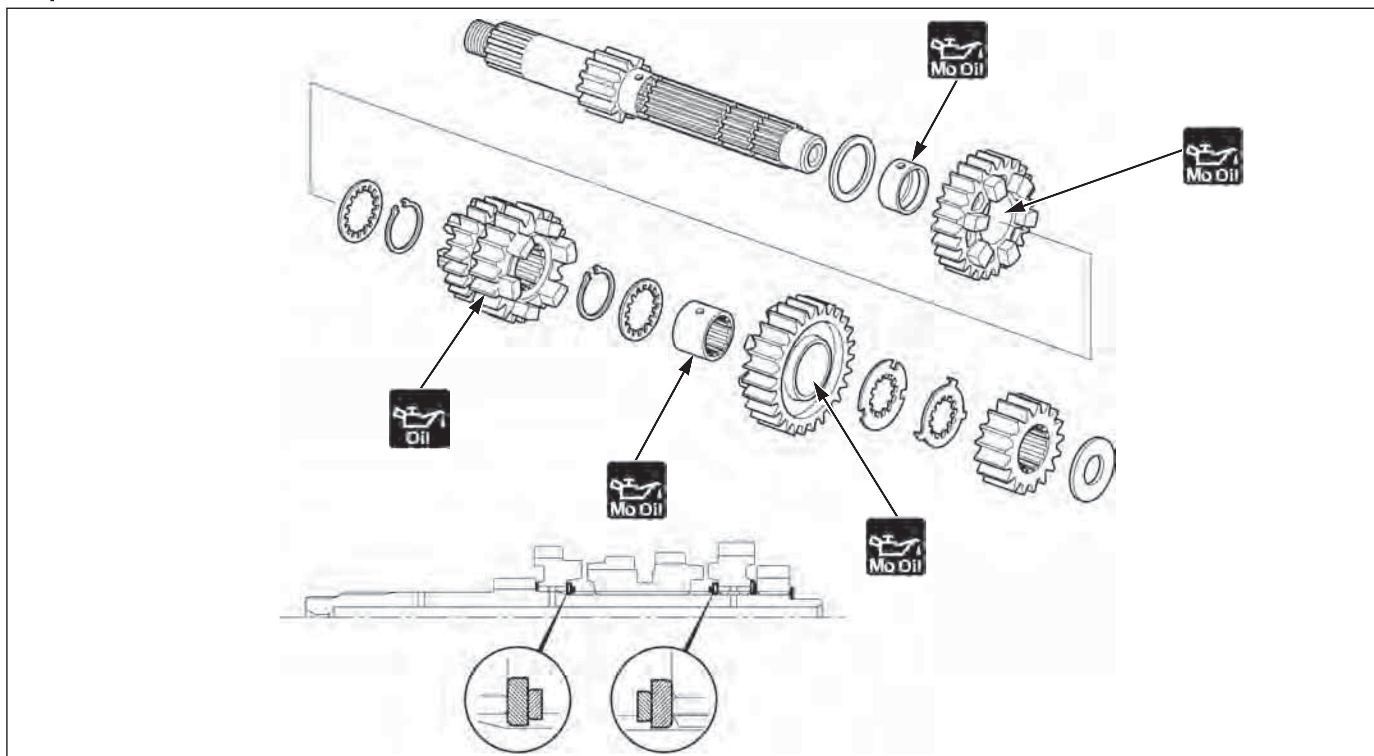


- Kiểm tra trục cơ
- Kiểm tra thanh truyền
- Kiểm tra trục heo số/heo số/cần sang số



BỘ TRUYỀN ĐỘNG

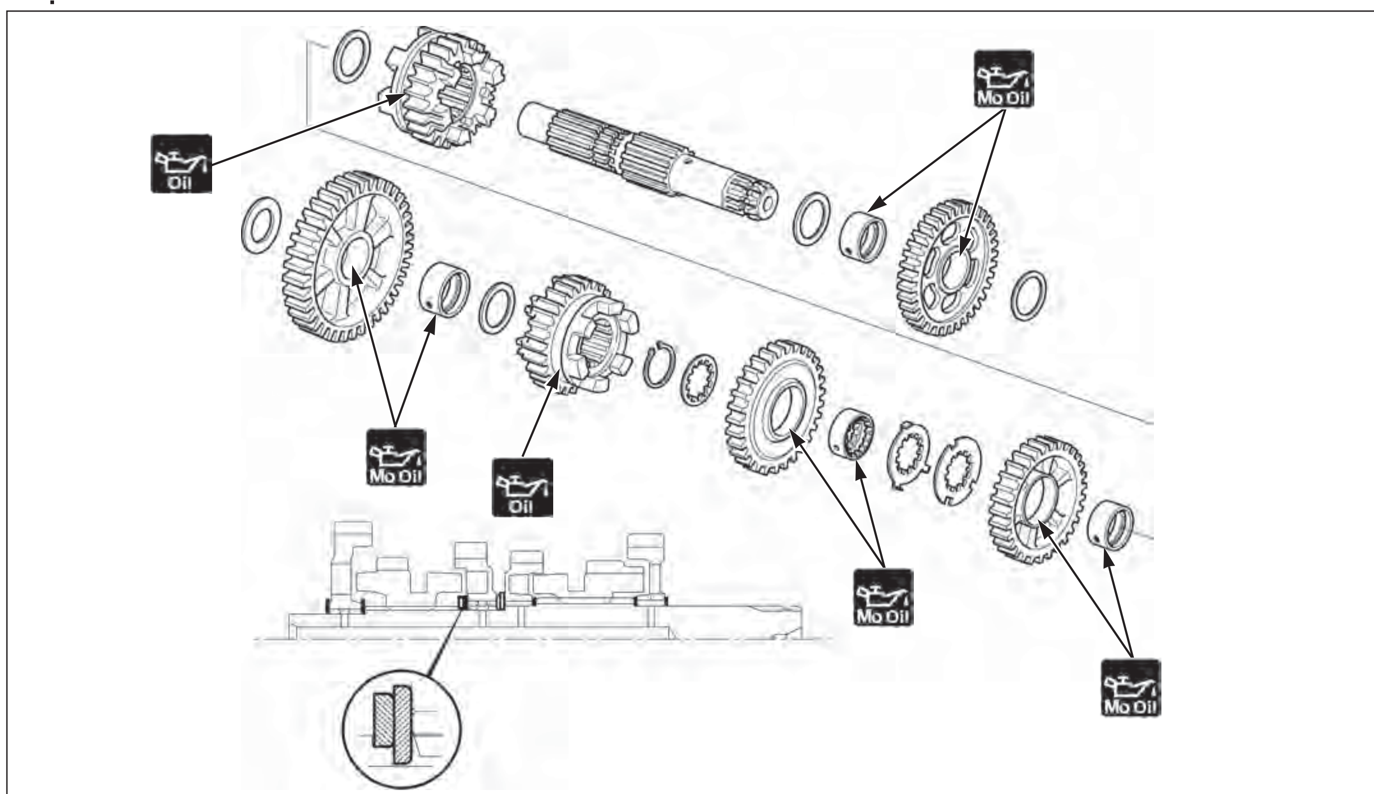
TRỤC CHÍNH





- Kiểm tra bộ truyền động

TRỤC TRUNG GIAN





- Kiểm tra bộ truyền động

MEMO

59 N·m

10 N·m



- Bàn đạp sang số (bên động cơ) T3-22
- Ống xả T3-25
- Thân ga T2-8
- Ốp nhông tải T3-21
- Bàn đạp phanh T3-22
- Tháo két tản nhiệt bằng cách tháo bu lông bắt phía dưới két tản nhiệt.

3. KHUNG VÀ THÂN XE

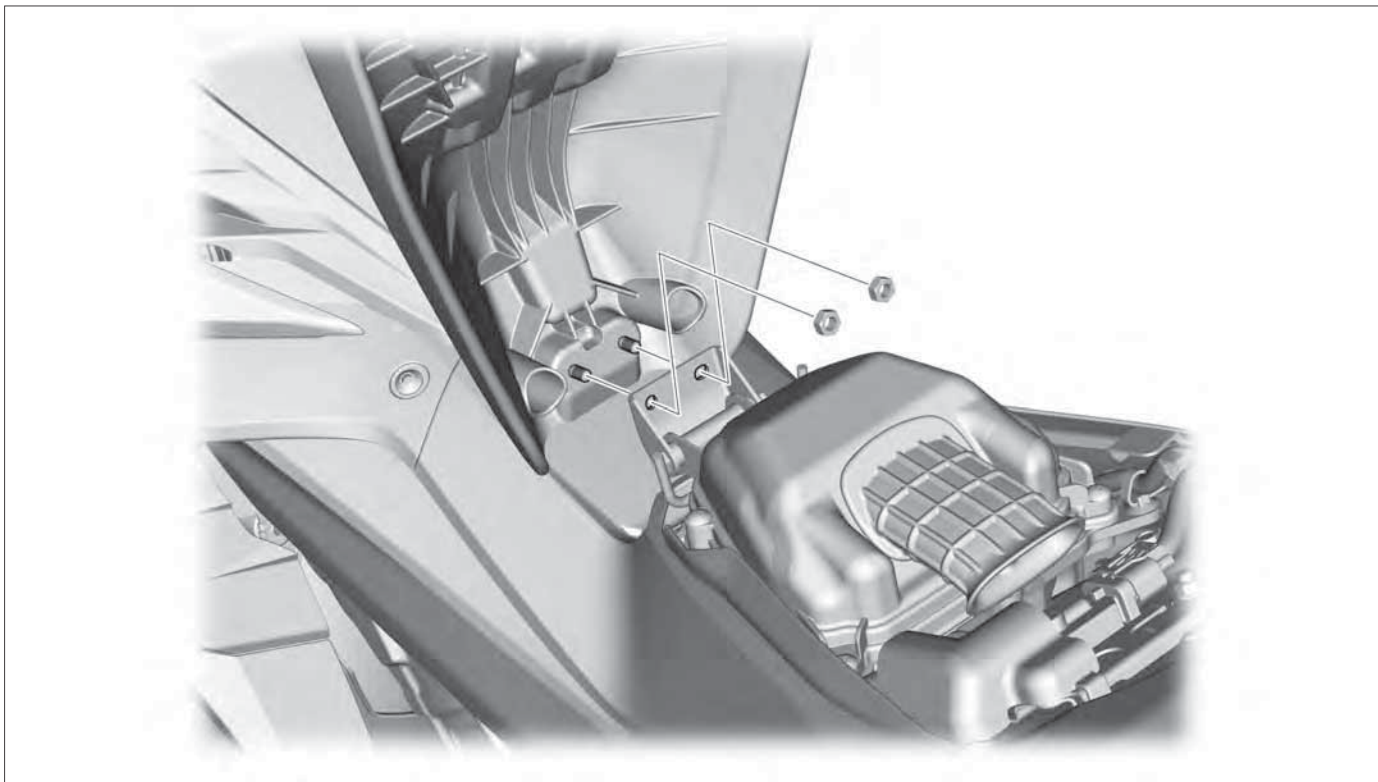


CÁC ỐP THÂN VỎ

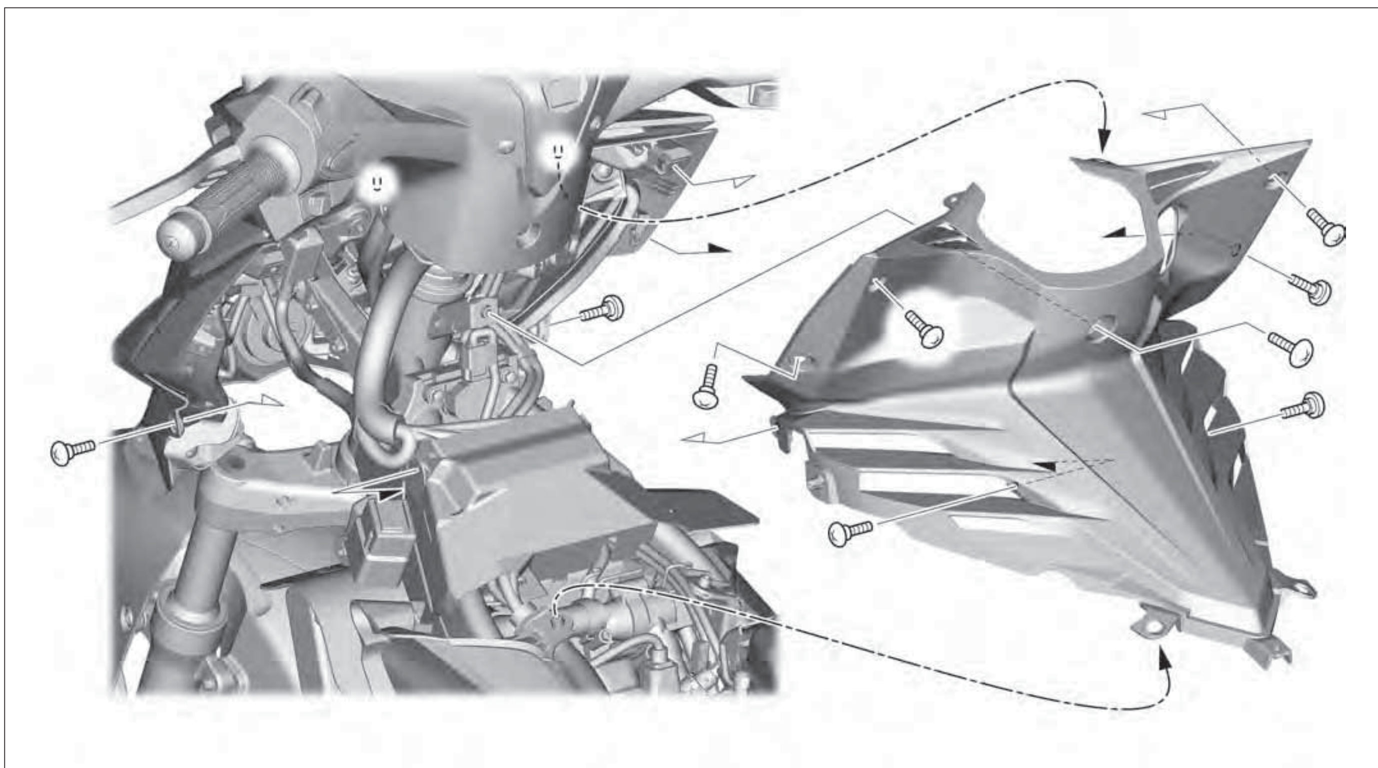
[1] Yên xe T3-3
[2] Ốp ống chính T3-3
[3] Ốp bên T3-4
[4] Ốp ống chính phía sau T3-7
[5] Ốp bảo dưỡng bình điện T3-7
[6] Gương chiếu hậu T3-8
[7] Ốp trên tay lái T3-8
[8] Ốp trước tay lái T3-9
[9] Ốp sau tay lái T3-10
[10] Mặt nạ trước T3-11
[11] Ốp trước T3-12
[12] Giá giữ đầu nối T3-13
[13] Tay dắt sau T3-14
[14] Chắn bùn trên phía sau/chắn bùn dưới phía sau T3-15
[15] Chắn bùn sau B T3-16
[16] Ốp đuôi sau T3-17
[17] Ốp thân sau T3-18
[18] Ốp đèn hậu T3-18
[19] Ốp thân xe T3-19
[20] Chắn bùn trước T3-20
[21] Hộp xích tải T3-21
[22] Ốp nhông tải T3-21
[23] Bàn đạp phanh T3-22
[24] Bàn đạp sang số T3-22
[25] Giá để chân sau T3-23



YÊN XE



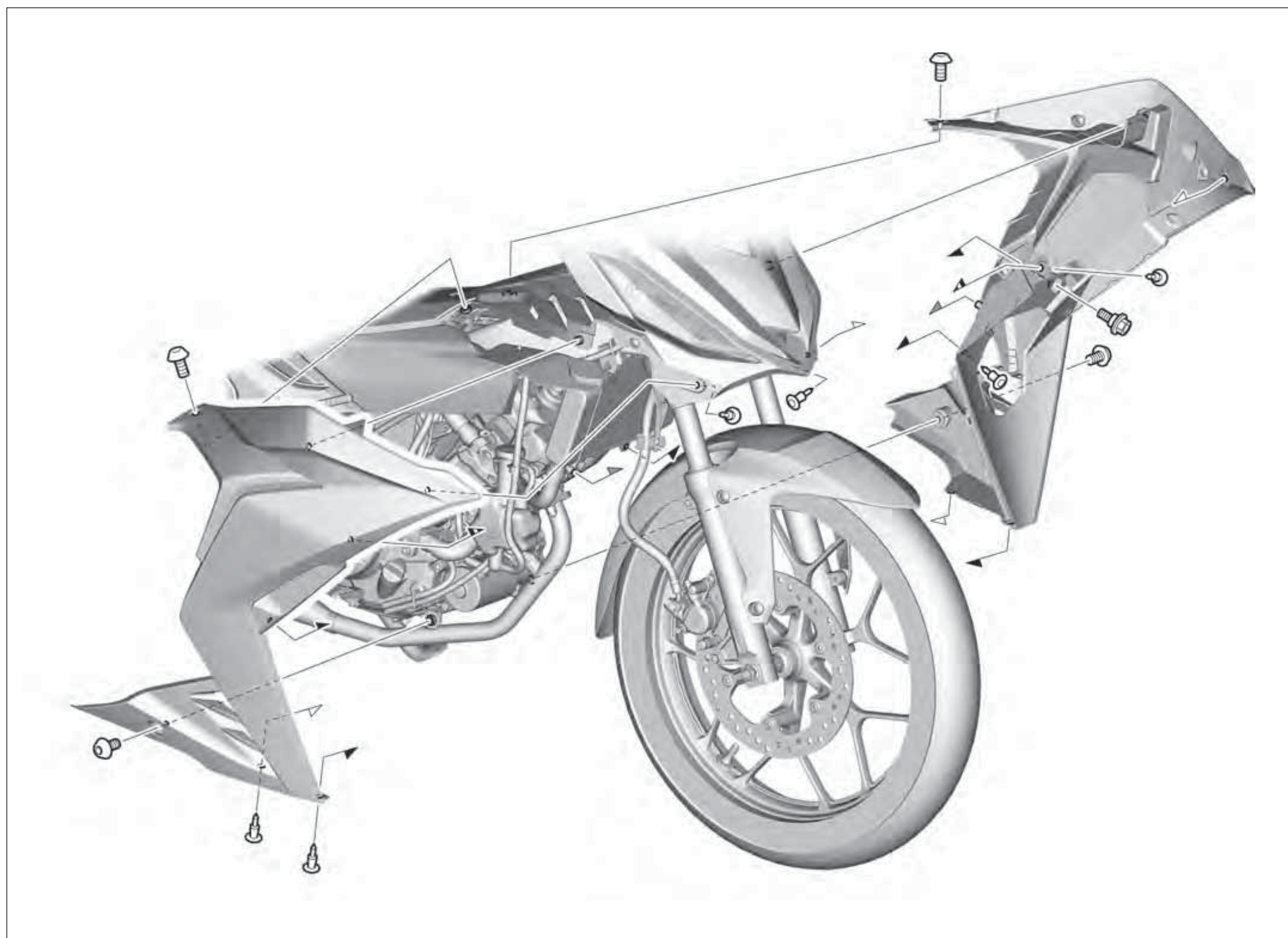
ỐP ỐNG CHÍNH





- Ốp cạnh T3-4
- Ốp ống chính phía sau T3-7

ỐP CẠNH





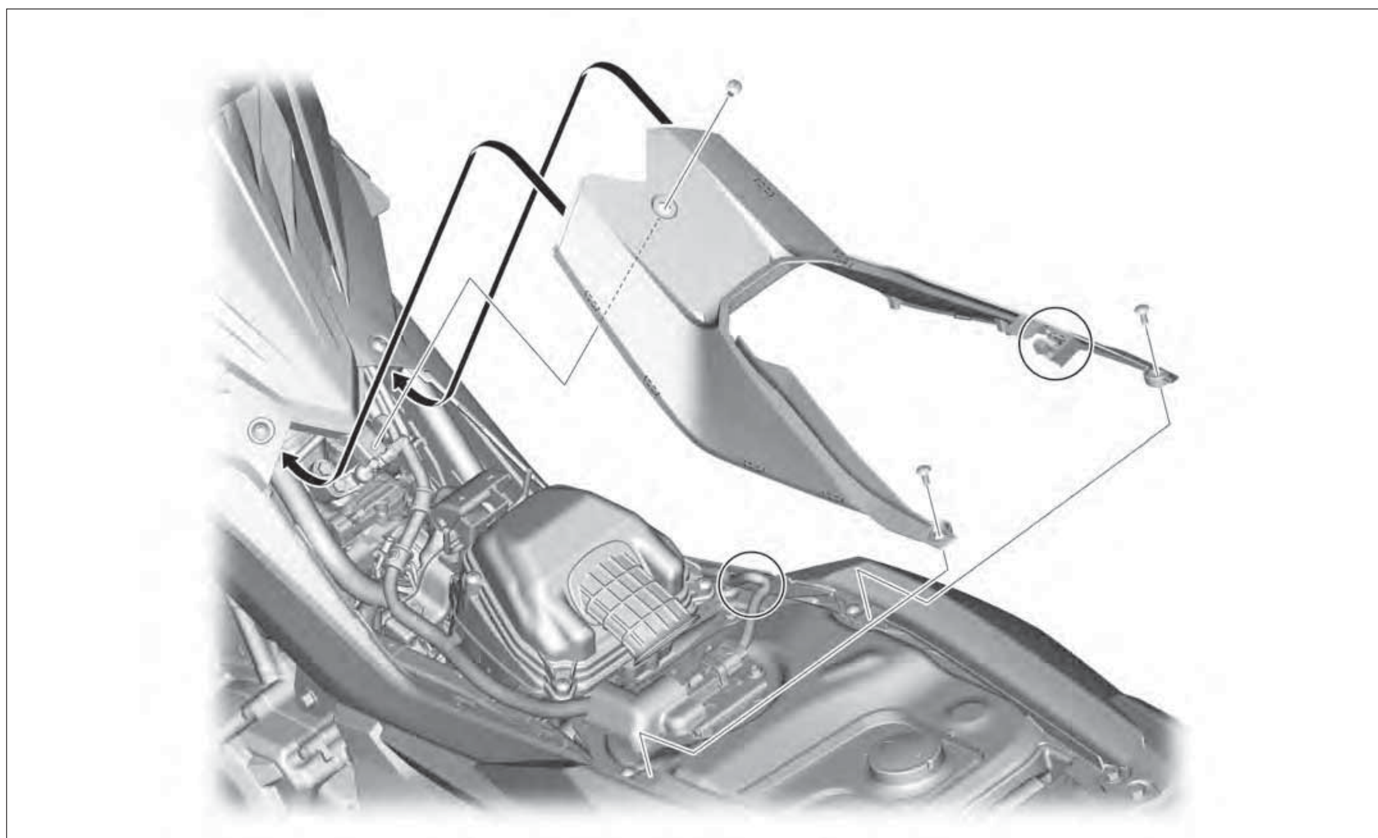
BÊN PHẢI



BÊN TRÁI



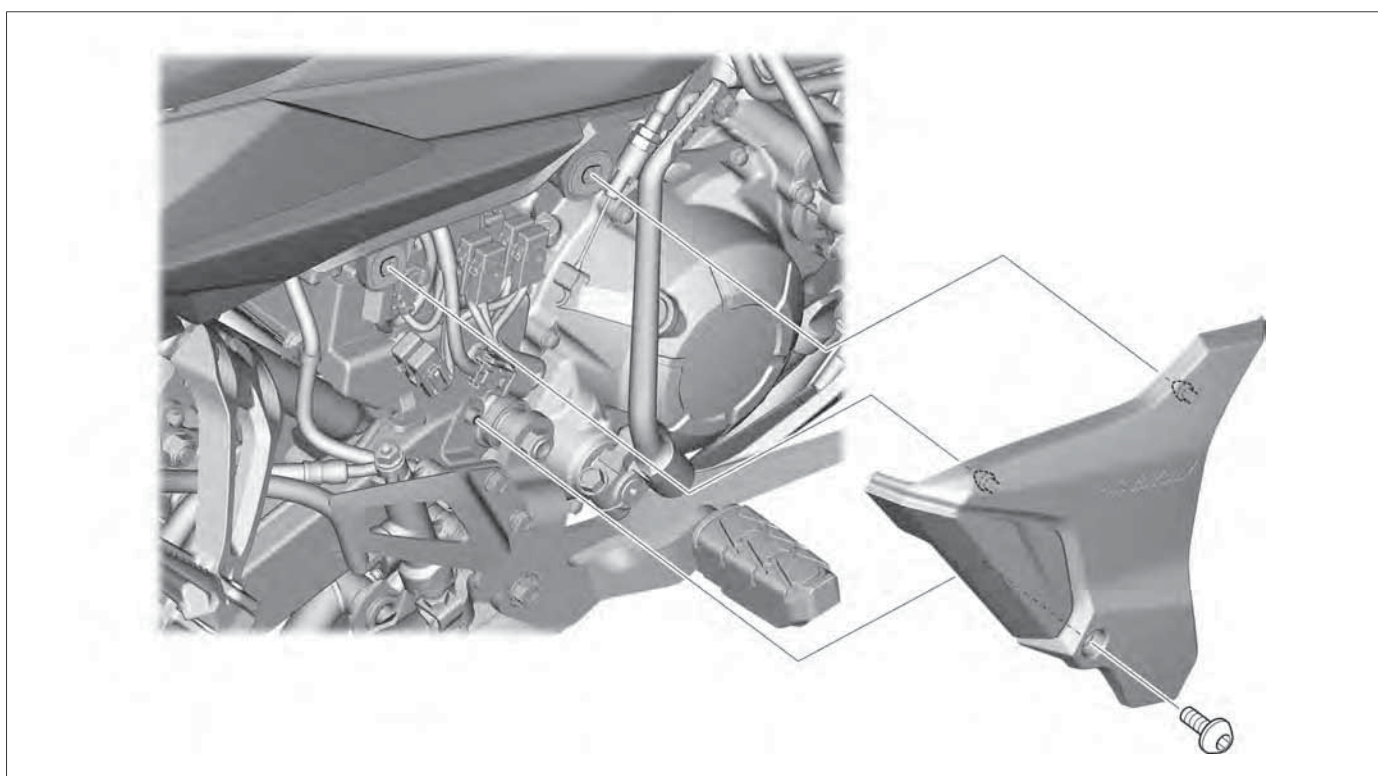
ỐP ỐNG CHÍNH PHÍA SAU



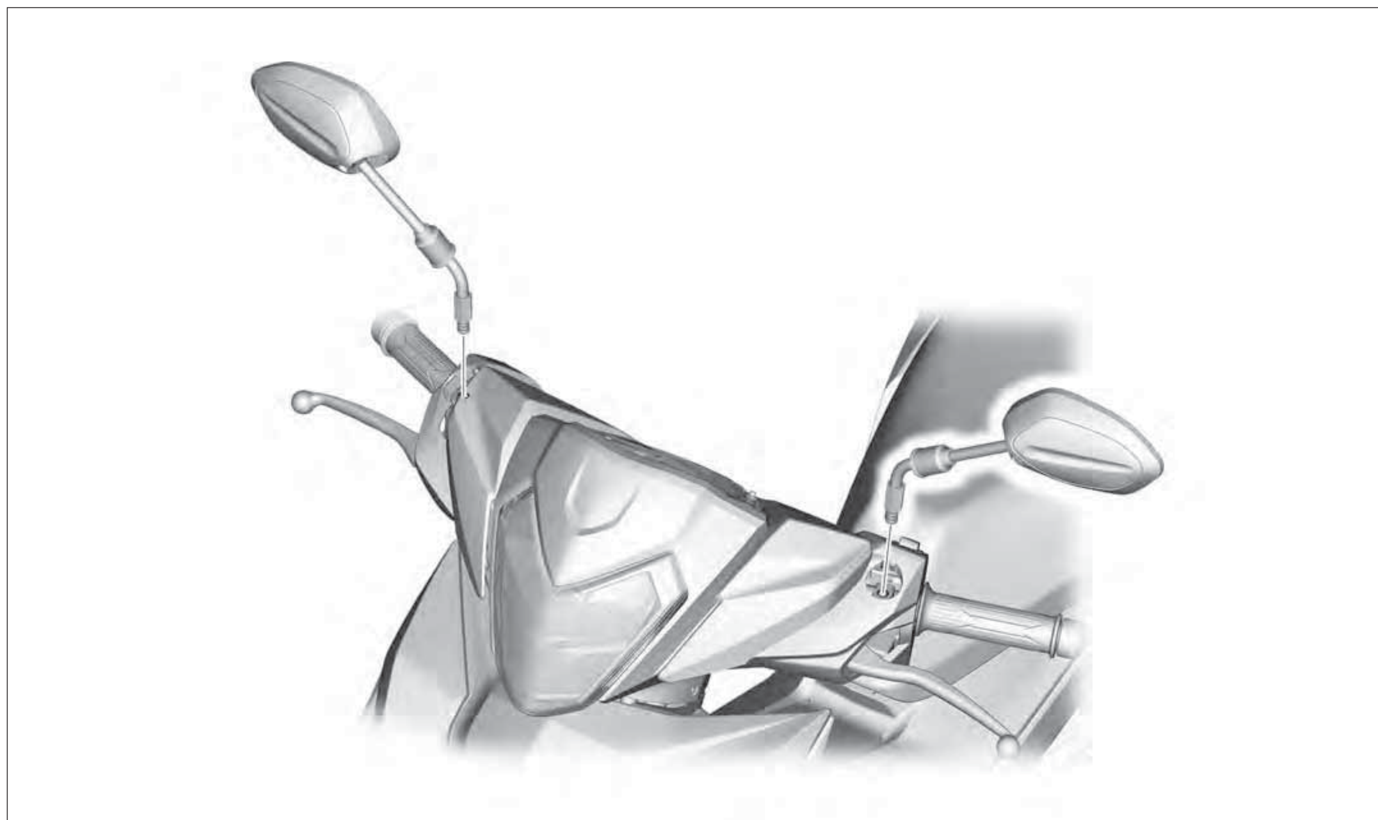


- Yên xe T3-3

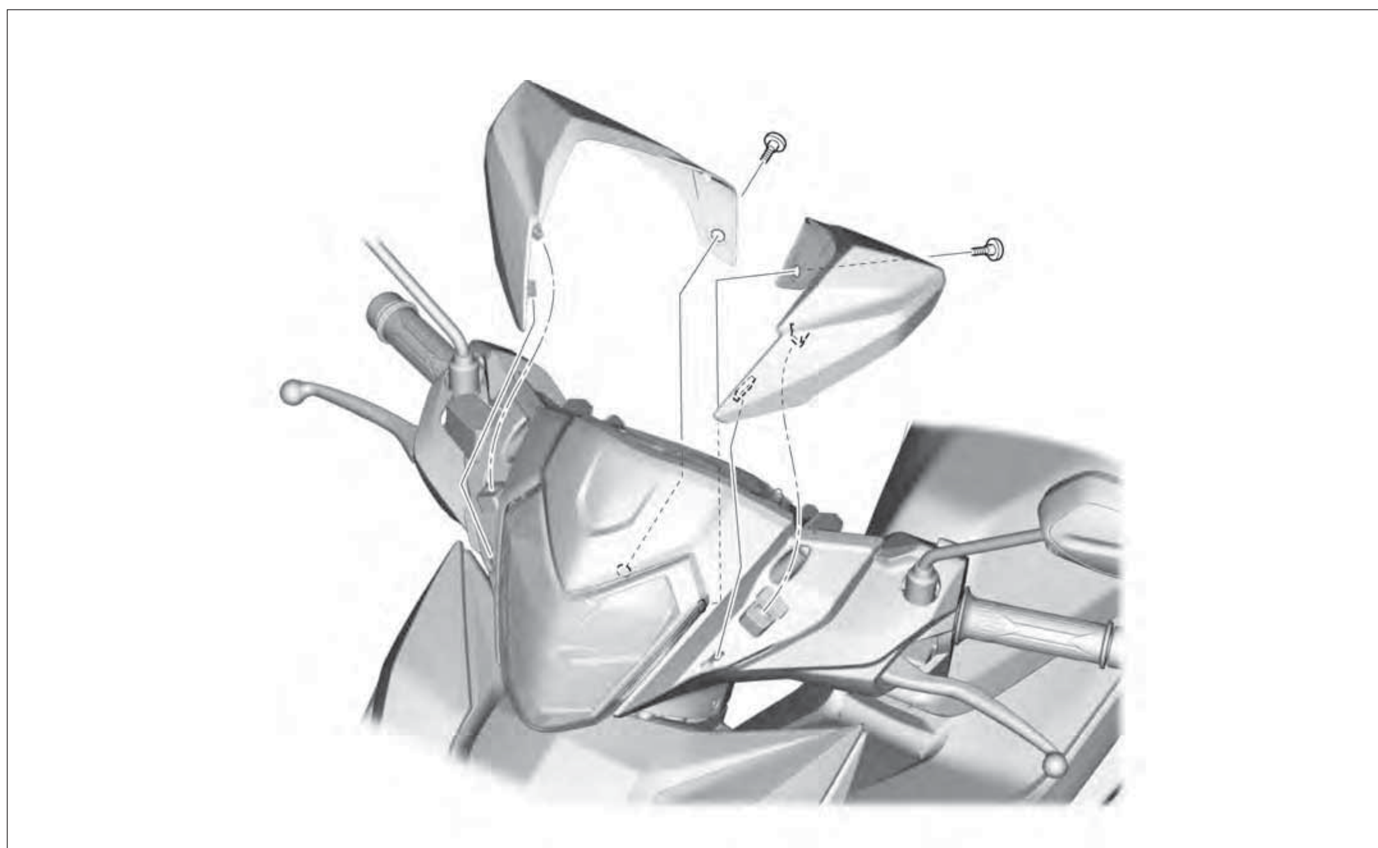
ỐP BẢO DƯỠNG BÌNH ĐIỆN



GƯƠNG CHIẾU HẬU



ỐP TRÊN TAY LÁI





ỐP TRƯỚC TAY LÁI

2,0 N·m



- Gương chiếu hậu T3-8
- Ốp trên tay lái T3-8





- Độ rọi đèn pha T4-32

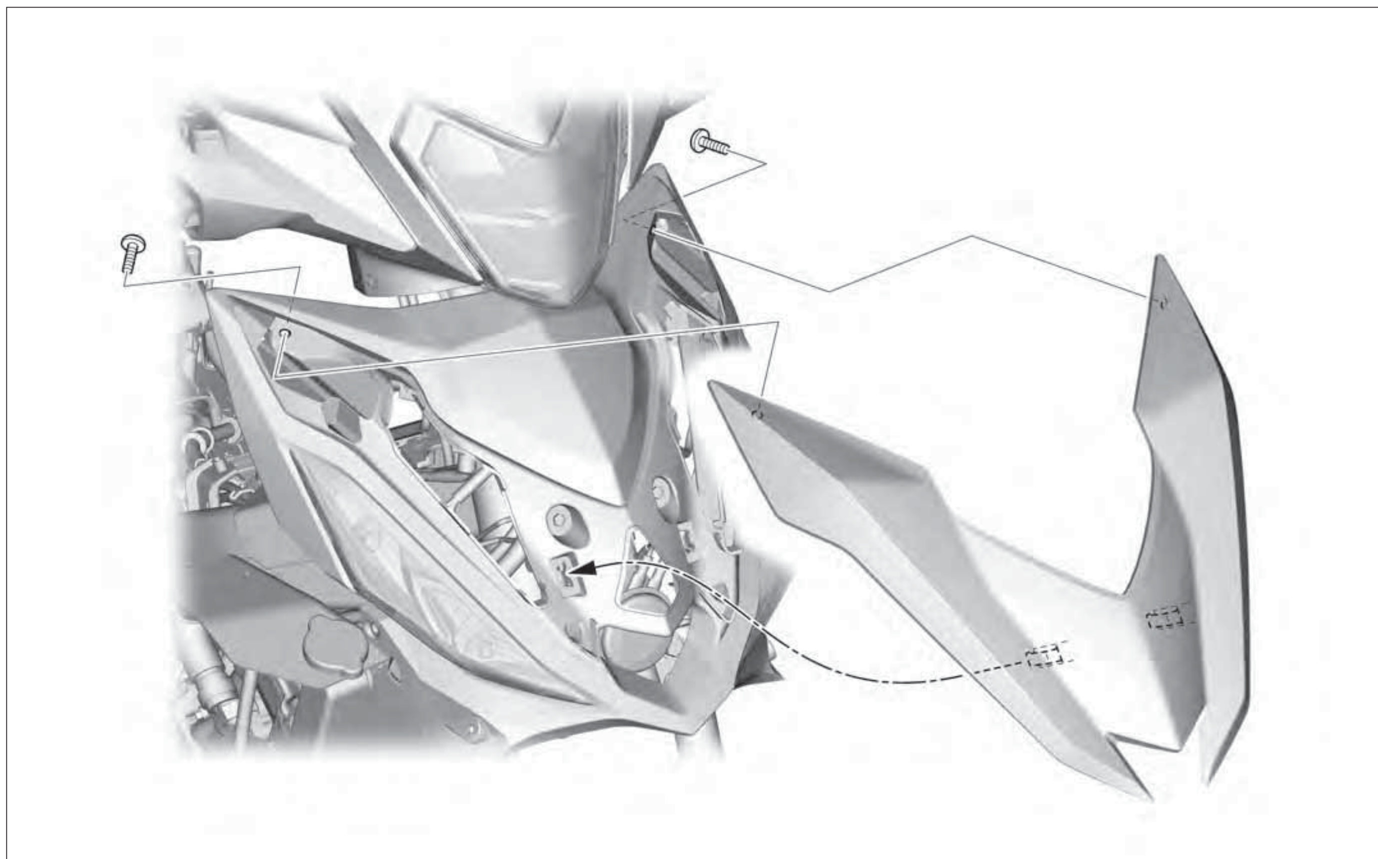
ỐP SAU TAY LÁI



• Ốp trước tay lái T3-9



ỐP TRÊN TRƯỚC





• Ốp ống chính T3-3

ỐP TRƯỚC



- Ốp trên trước T3-11



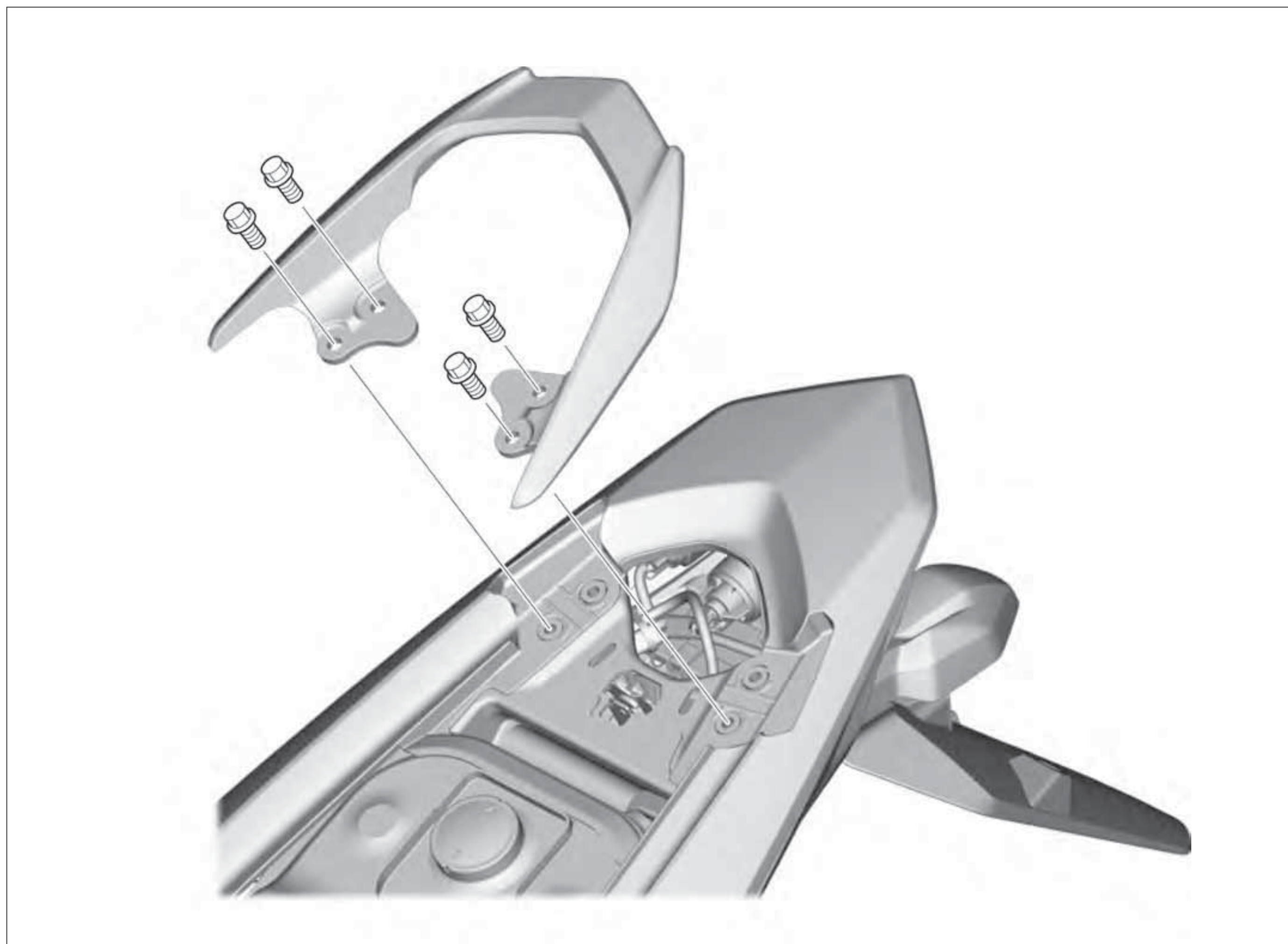
GIÁ GIỮ ĐẦU NỐI



- Ốp ống chính T3-3
- Cảm biến góc T4-20



TAY DẮT SAU





- Mở yên xe



CHẮN BÙN TRÊN PHÍA SAU/CHẮN BÙN DƯỚI PHÍA SAU



- Ốp đuôi xe T3-18



- Đi bó dây hợp lý T1-17.

CHẮN BÙN SAU B



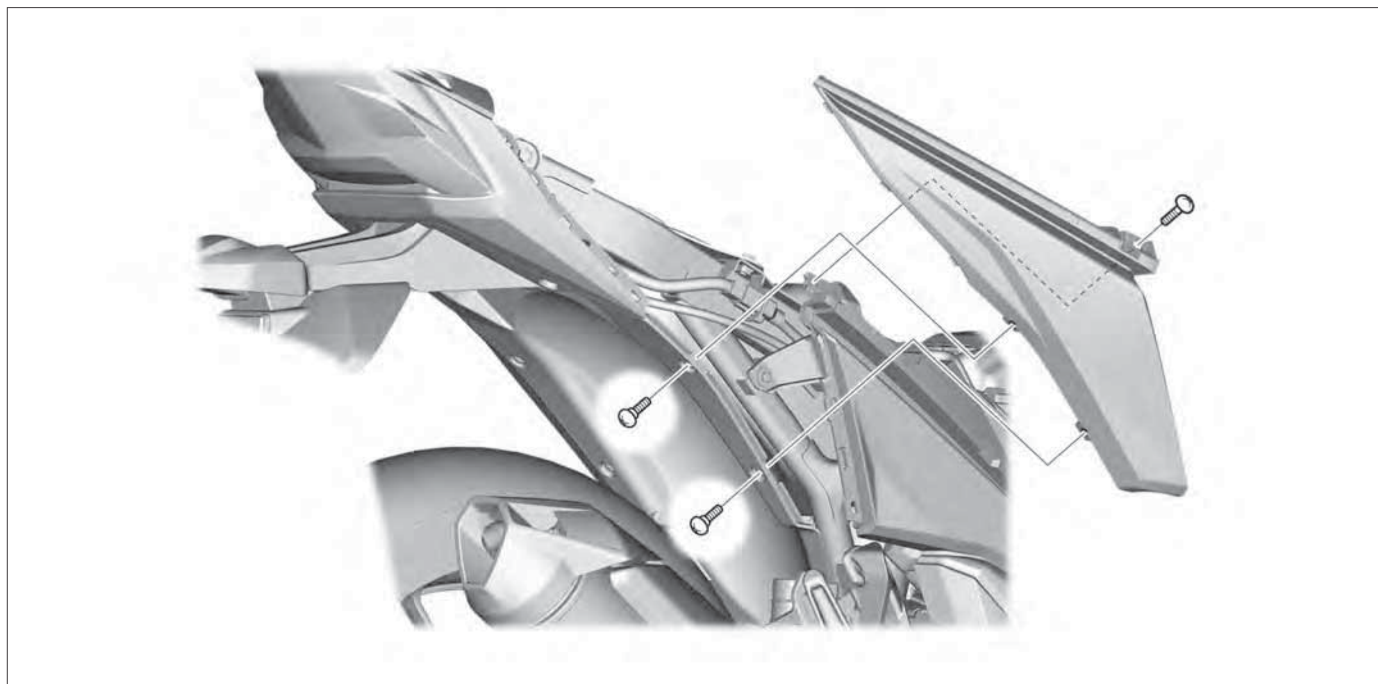
- Chắn bùn trên phía sau/Chắn bùn dưới phía sau T3-15
- Bình xăng T2-6

ỐP ĐUÔI SAU



- Ốp ống chính phía sau T3-7

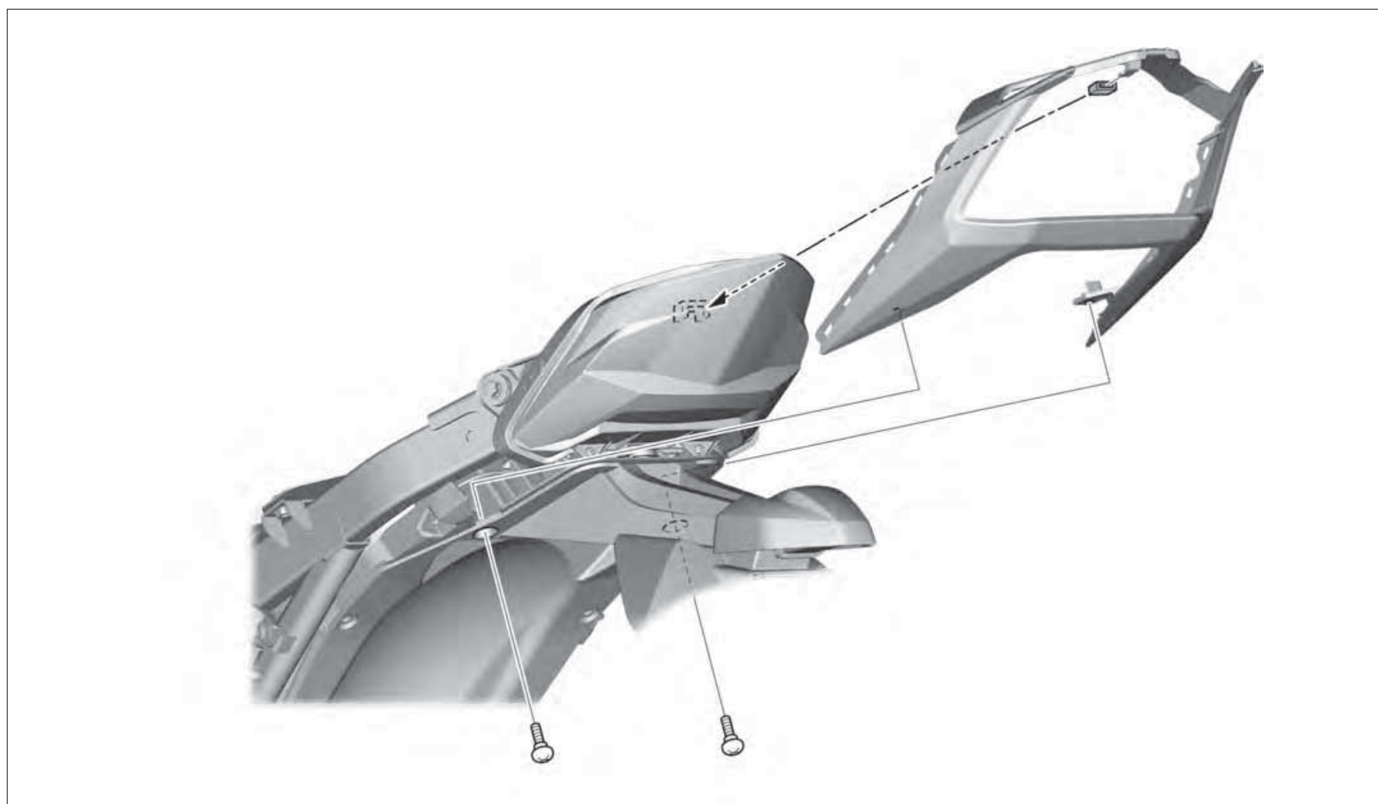
ỐP THÂN SAU





- Ốp đuôi sau T3-17

ỐP ĐUÔI SAU

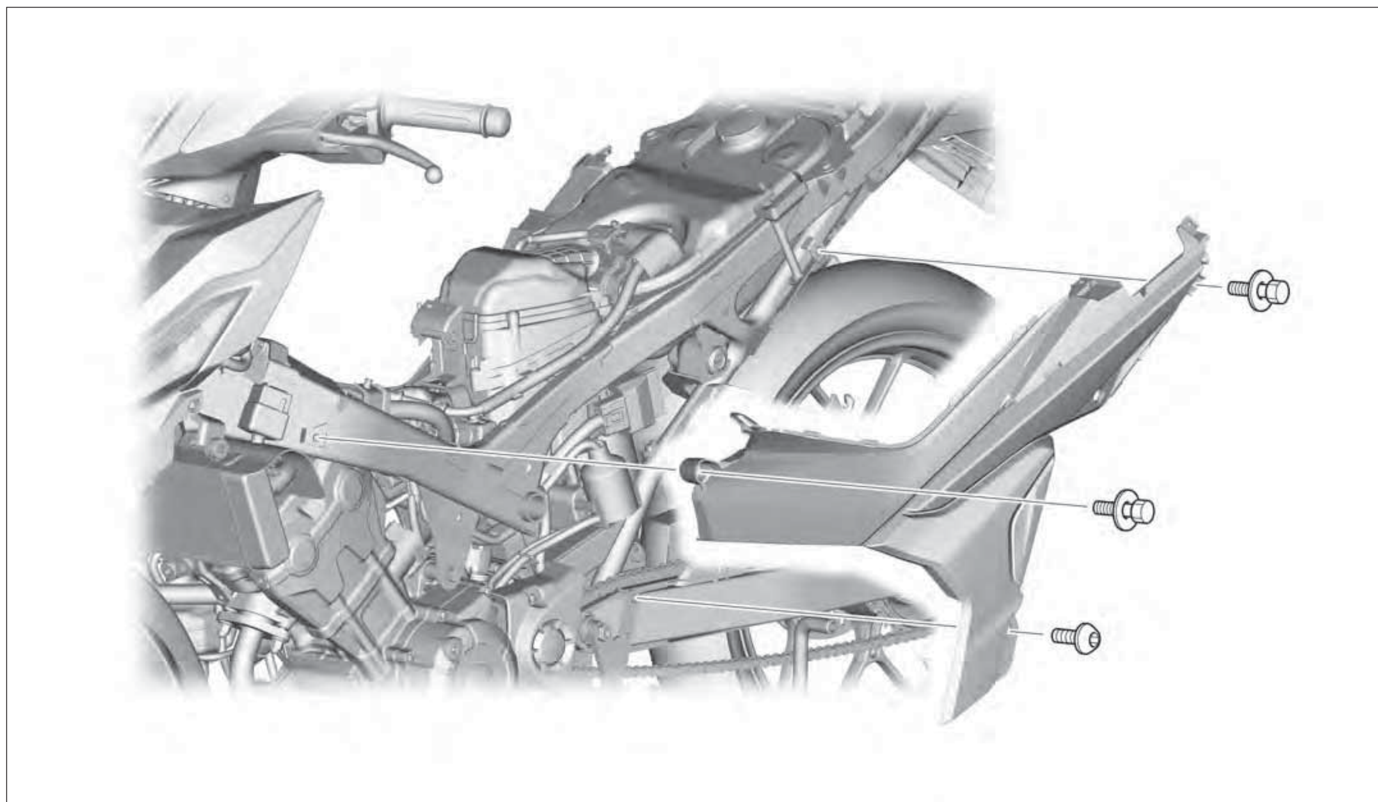




- Ốp thân sau T3-18



ỐP THÂN

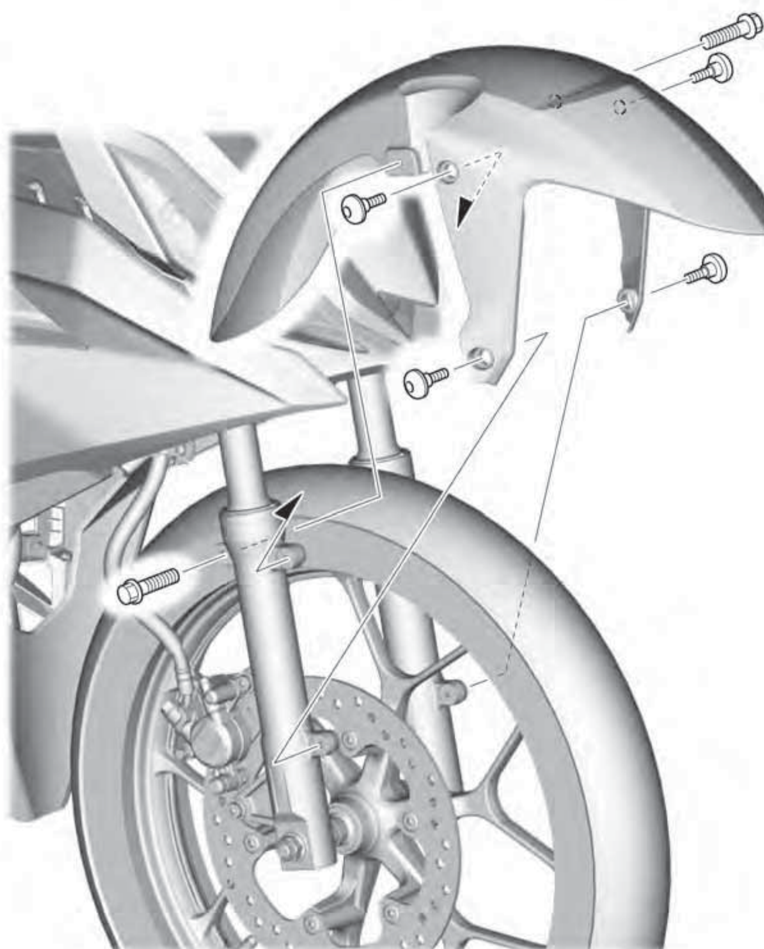


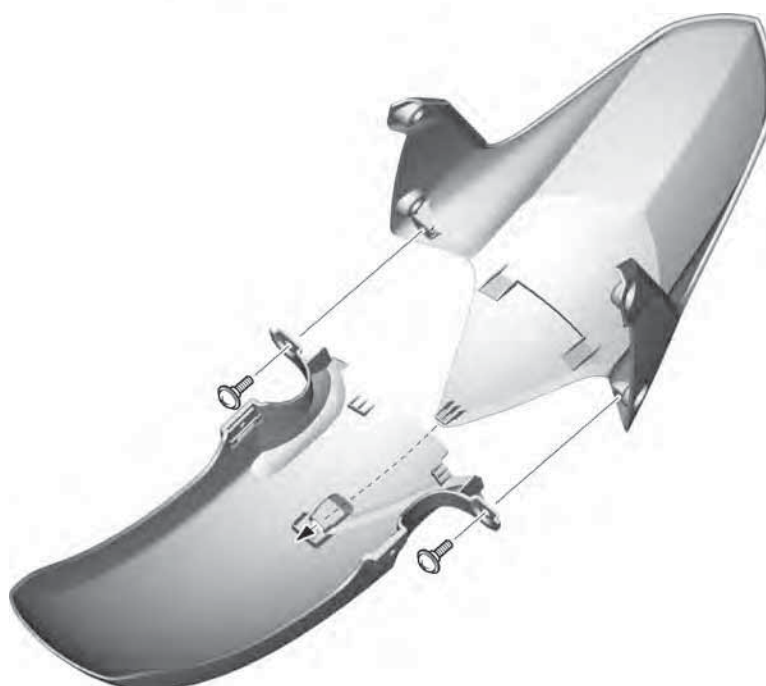


- Ốp thân sau T3-18
- Ốp ống chính T3-3
- Ốp bảo dưỡng bình điện (bên phải) T3-7



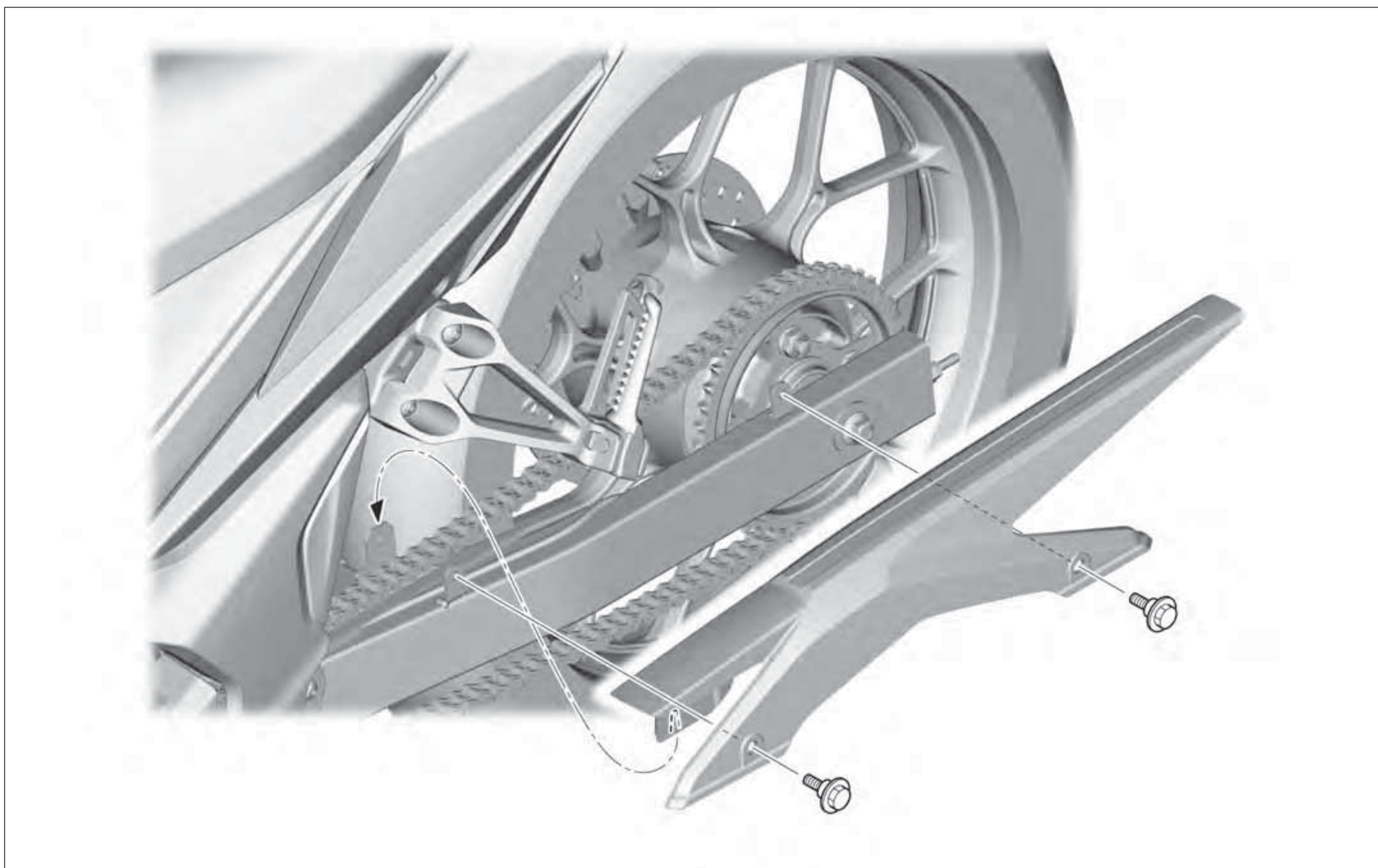
CHẮN BÙN TRƯỚC



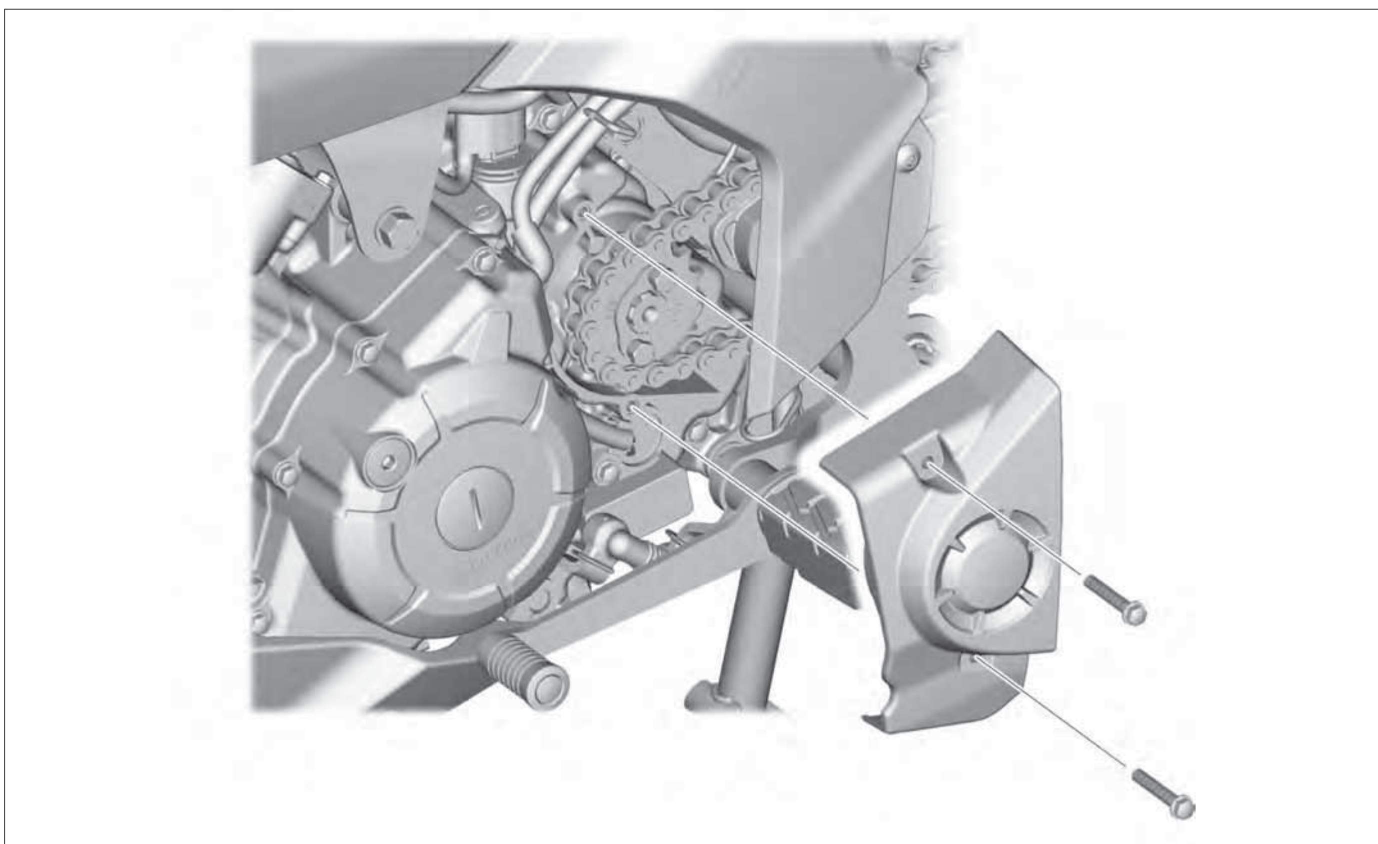




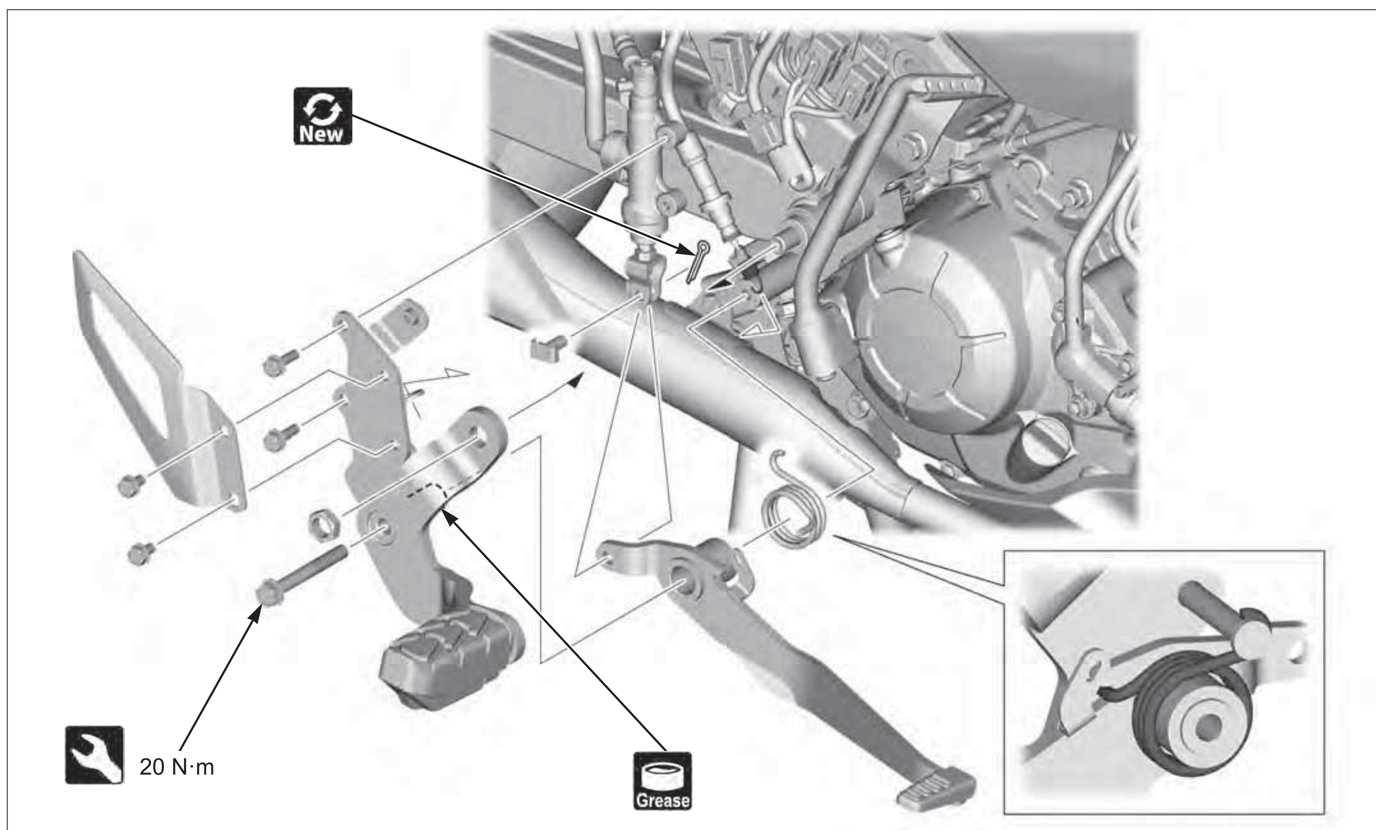
HỘP XÍCH TẢI



ỐP NHÔNG TẢI



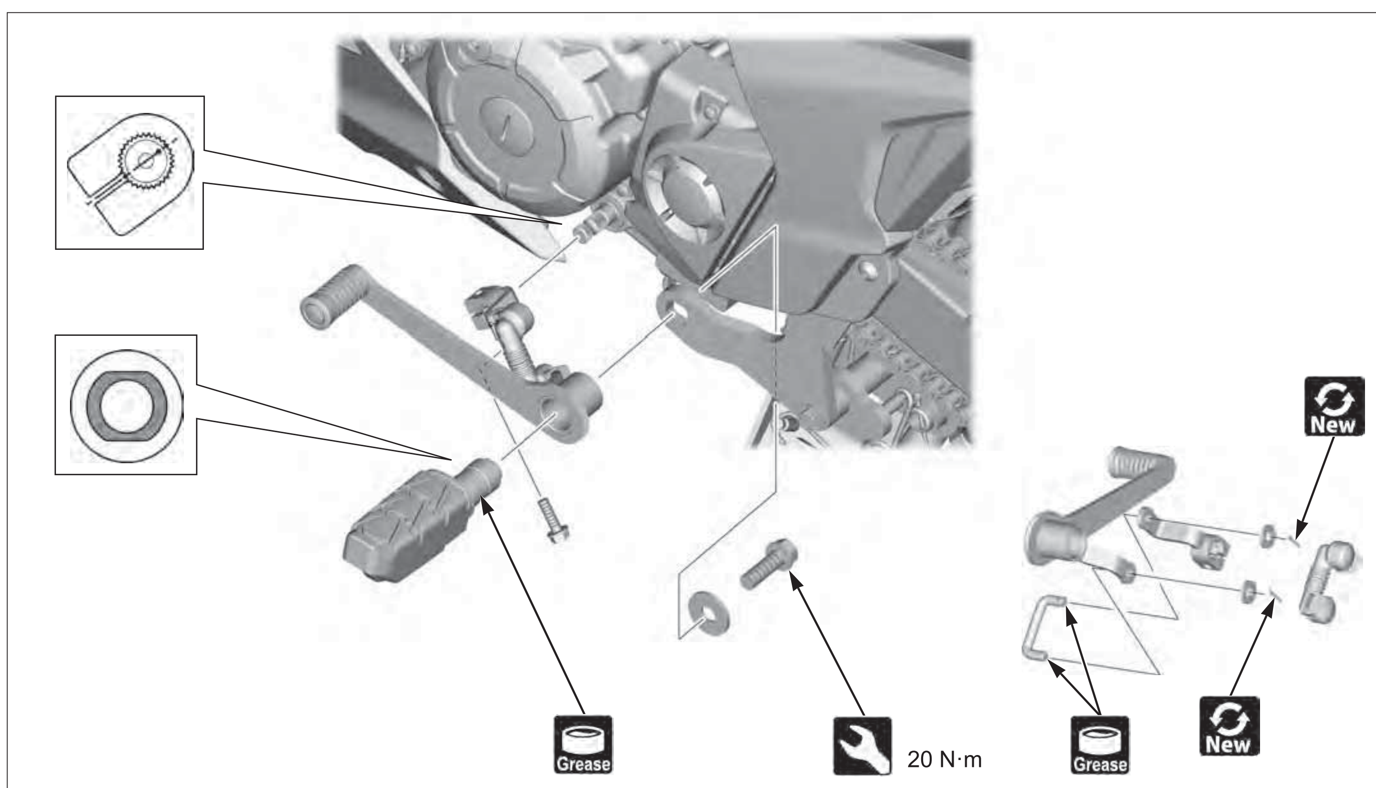
BÀN ĐẠP PHANH





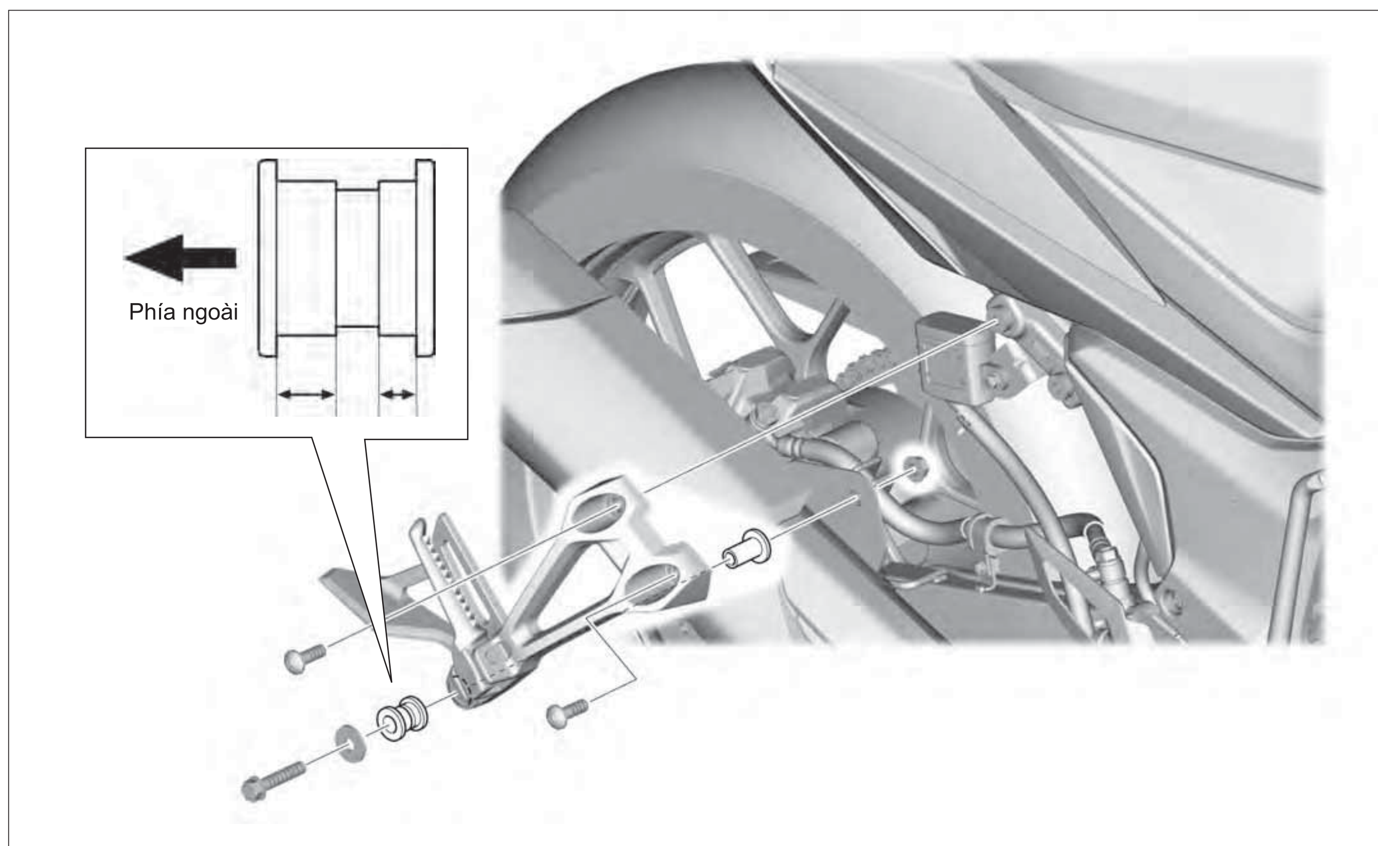
• Ốp bảo dưỡng bình điện T3-7

BÀN ĐẠP SANG SỐ

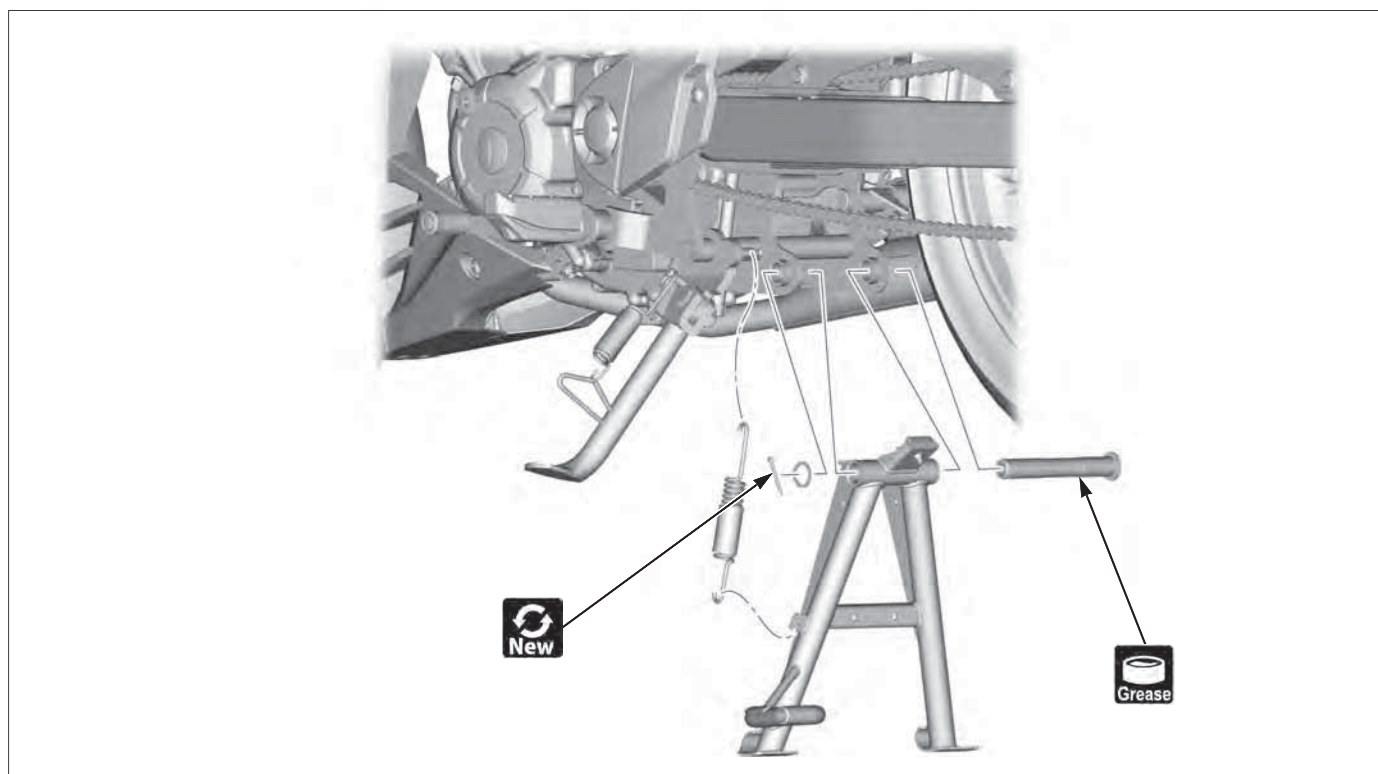




GIÁ ĐỂ CHÂN SAU



CHÂN CHỐNG ĐỨNG

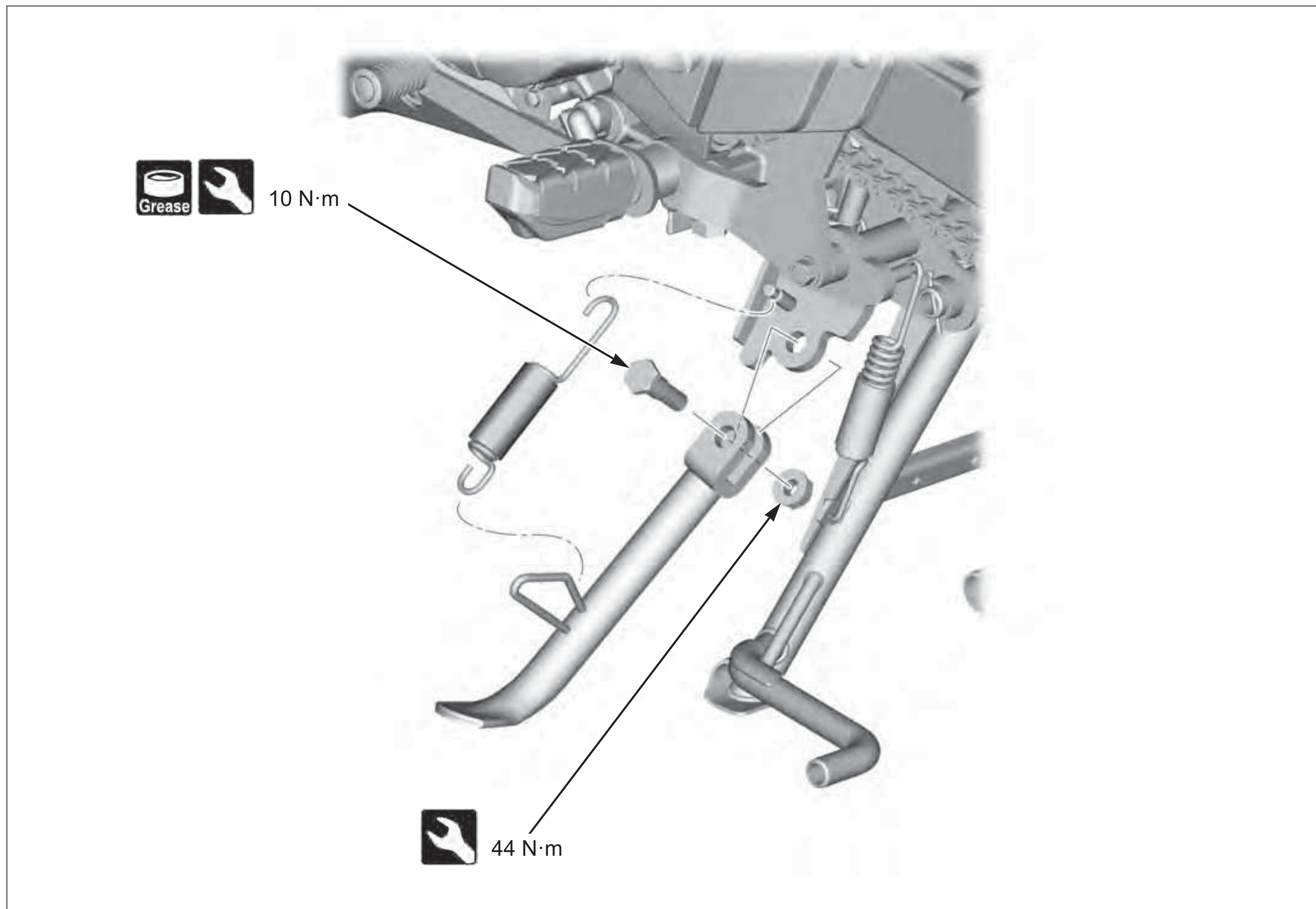






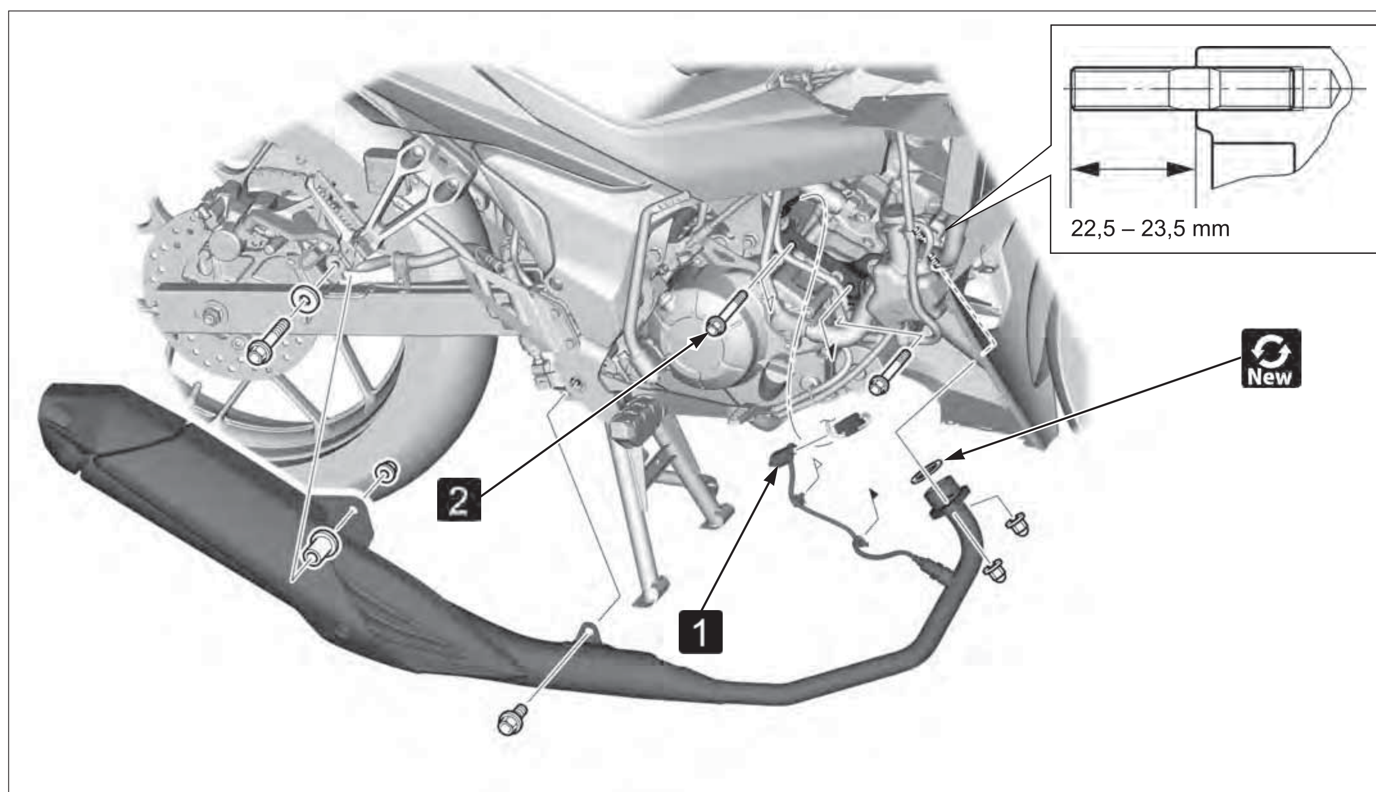
- Ống xả T3-25

CHÂN CHỐNG NGHIÊNG



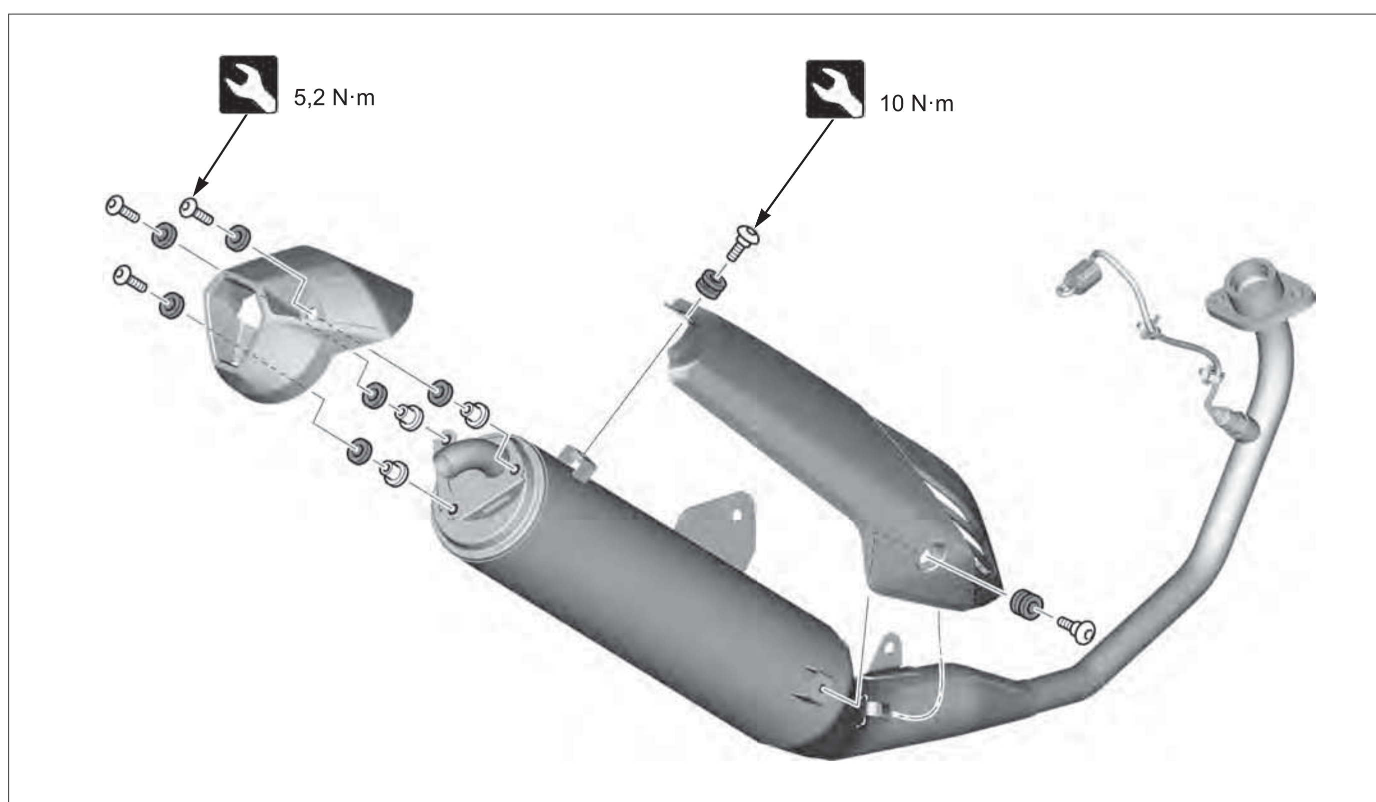


ỐNG XẢ





- Ốp bên phải T3-4
- 1 Tháo đầu nối cảm biến O_2
- 2 Tháo các bu lông bắt giá giữ bình dự trữ két tản nhiệt.



BÁNH TRƯỚC

59 N·m



42 N·m

[A] [B]



- Lắp đầu tháo bi vào vòng bi. Từ bên đối diện, lắp trục tháo vòng bi và đóng vòng bi ra khỏi moay ơ.
  Đầu đóng, 12 mm: 07746-0050300
  Trục tháo vòng bi: 07746-0050100



- Đóng vuông góc vòng bi bên phải mới [A] sao cho phía bịt kín hướng ra phía ngoài cho tới khi vừa khít.
  Dụng cụ đóng: 07749-0010000
  Dẫn hướng, 32 x 35 mm: 07746-0010100
  Định vị, 12 mm: 07746-0040200
- Lắp bạc cách.
- Đóng vuông góc vòng bi bên trái mới [B] với phía bịt kín hướng lên cho đến khi vòng trong vừa khít trên bạc cách.
  Dụng cụ đóng: 07749-0010000
  Dẫn hướng, 32 x 35 mm: 07746-0010100
  Định vị, 12 mm: 07746-0040200



- Tháo bánh xe và kiểm tra

GIẢM XÓC

64 N·m

30 N·m



- Chắn bùn trước T3-20
- Bánh trước T3-26





- 1 Tháo phớt dầu bằng dụng cụ chuyên dụng.
  Dụng cụ tháo phớt dầu: 07748-0010001



- 1 Đóng vuông góc vòng bi mới vào sao cho phía bịt kín hướng lên trên cho tới khi vừa khít.
  Dụng cụ đóng: 07749-0010000
  Dẫn hướng, 42 x 47 mm: 07746-0010300



- 2 Đổ dầu giảm xóc khuyên dùng vào ống giảm xóc với lượng nhất định.
  DẦU GIẢM XÓC KHUYẾN CÁO: Dầu giảm xóc Honda Ultra 10W
  DUNG TÍCH DẦU GIẢM XÓC: 96 ± 1,0 cm^3
- Ép chân ống giảm xóc xuống hết và đo mực dầu tính từ đỉnh của ống giảm xóc.
  DUNG TÍCH DẦU GIẢM XÓC: 71 mm



- 3 Nhấc ống giảm xóc lên và lắp lò xo giảm xóc vào sao cho đầu xoắn ngắn hướng xuống phía dưới.



- Tháo giảm xóc và kiểm tra

TAY LÁI

Grease (0,1 – 0,3 g)

Khít hoàn toàn

Grease

New 9,0 N·m

Grease 2,0 N·m

1

59 N·m

9,8 N·m

2



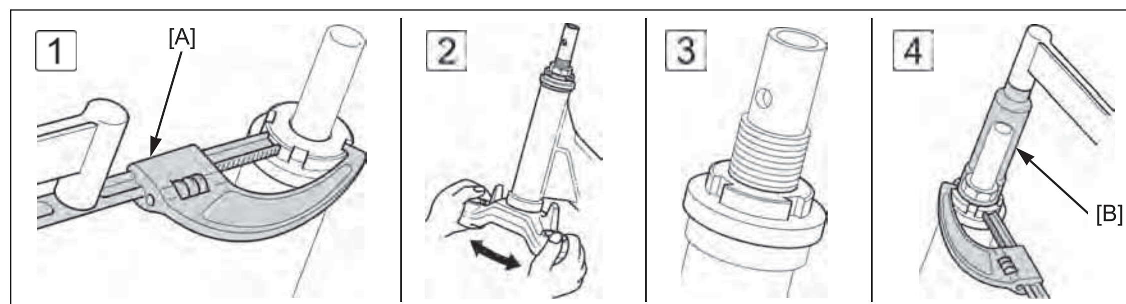
- Ốp sau tay lái T3-10
- Ốp ống chính T3-3

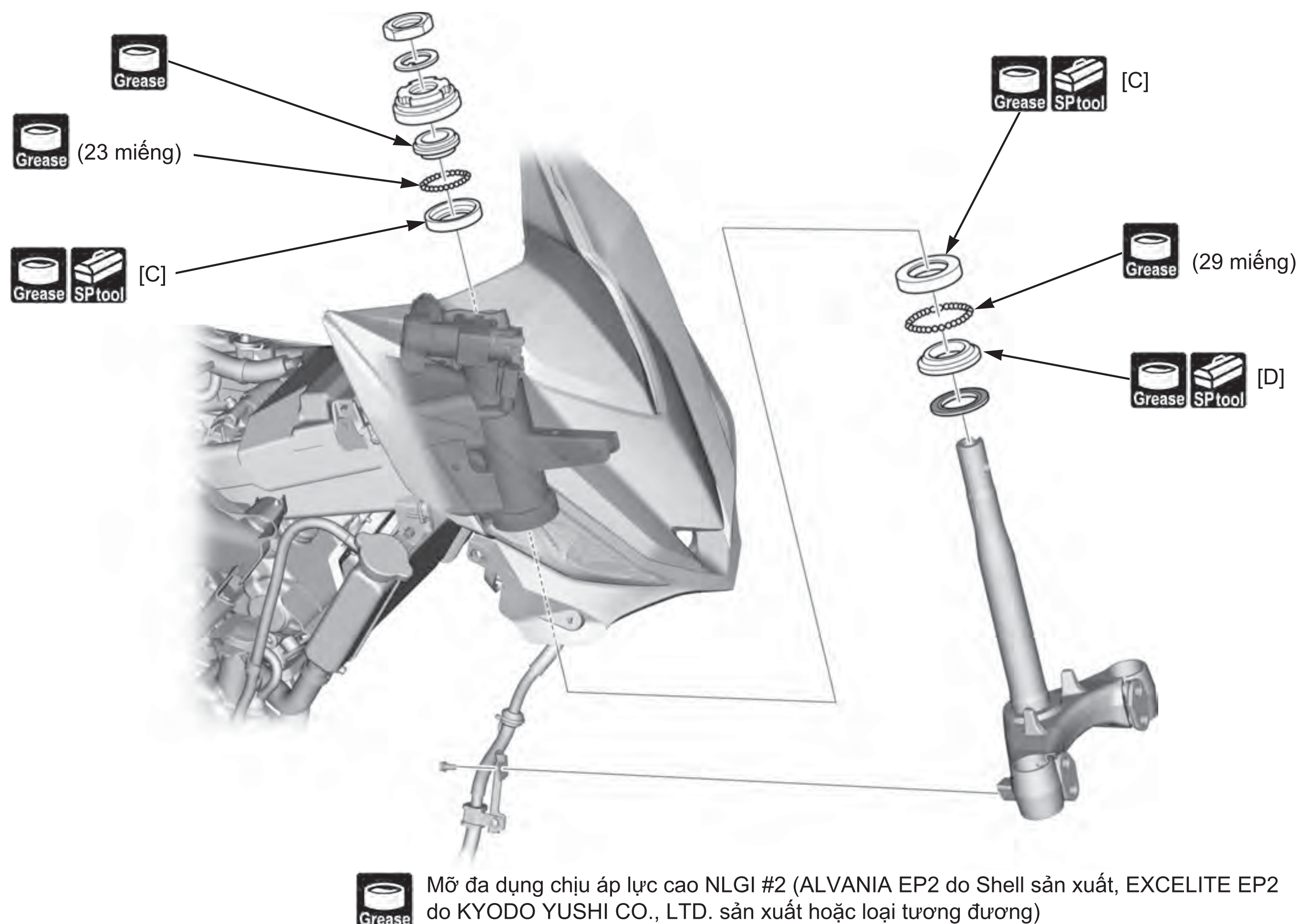


- 1 Lắp ốp ống tay ga đồng thời khớp chốt định vị của nó với lỗ trên tay lái.
- 2 Khớp chốt vào rãnh.



CỔ LÁI





Grease Mỡ đa dụng chịu áp lực cao NLGI #2 (ALVANIA EP2 do Shell sản xuất, EXCELITE EP2 do KYODO YUSHI CO., LTD. sản xuất hoặc loại tương đương)



- Tay lái T3-30
- CỔ LÁI: **[A] Cờ lê chốt: 07702-0020001, [B] Ống rút: 07916-KM10000**
- VÒNG BI CỔ LÁI: **[C] Trục tháo vòng bi: 07GMD-KS40100**



- VÒNG BI CỔ LÁI: **[D] Dẫn hướng dụng cụ đóng phớt giảm xóc, 35,2 mm: 07947-KA20200**
- CỔ LÁI: **[A] Cờ lê chốt: 07702-0020001, [B] Ống rút: 07916-KM10000**



- 1 Lắp ren trên cổ lái. Giữ cổ lái và siết ốc cổ lái với mô men siết ban đầu bằng dụng cụ chuyên dụng.
  LỰC SIẾT: 25 N·m
- 2 Xoay cổ lái qua vị trí khóa vài lần để vừa khít với vòng bi. Nới lỏng hoàn toàn ren trên cổ lái.
- 3 Siết chặt ren trên cổ lái bằng tay đồng thời giữ cổ lái, sau đó xoay và nới lỏng ren trên cổ lái ngược chiều kim đồng hồ một góc 45 độ.
  LỰC SIẾT: 2,5 N·m
- 4 Giữ ren trên cổ lái sử dụng cờ lê chốt và nới lỏng ốc khóa cổ lái theo lực siết quy định. **LỰC SIẾT: 83 N·m**



- Tháo/lắp cổ lái và kiểm tra

BÁNH SAU

59 N·m



- Kiểm tra bánh xe



42 N·m
[B]
[A]
64 N·m

BÁNH SAU



- Lắp đầu tháo bi vào vòng bi. Từ bên đối diện, lắp trục tháo vòng bi và đóng vòng bi ra khỏi moay ơ.
  Đầu đóng, 12 mm: 07746-0050300
  Trục tháo vòng bi: 07746-0050100



- Đóng vuông góc vòng bi bên phải mới [A] sao cho phía bịt kín hướng ra phía ngoài cho tới khi vừa khít.
  Dụng cụ đóng: 07749-0010000
  Dẫn hướng, 37 x 40 mm: 07746-0010200
  Định vị, 12 mm: 07746-0040200
- Lắp bạc cách.
- Đóng vuông góc vòng bi bên trái mới [B] với phía bịt kín hướng lên cho đến khi vòng trong vừa khít trên bạc cách.
  Dụng cụ đóng: 07749-0010000
  Dẫn hướng, 37 x 40 mm: 07746-0010200
  Định vị, 12 mm: 07746-0040200



- Tháo bánh xe và kiểm tra

NHÔNG TẢI

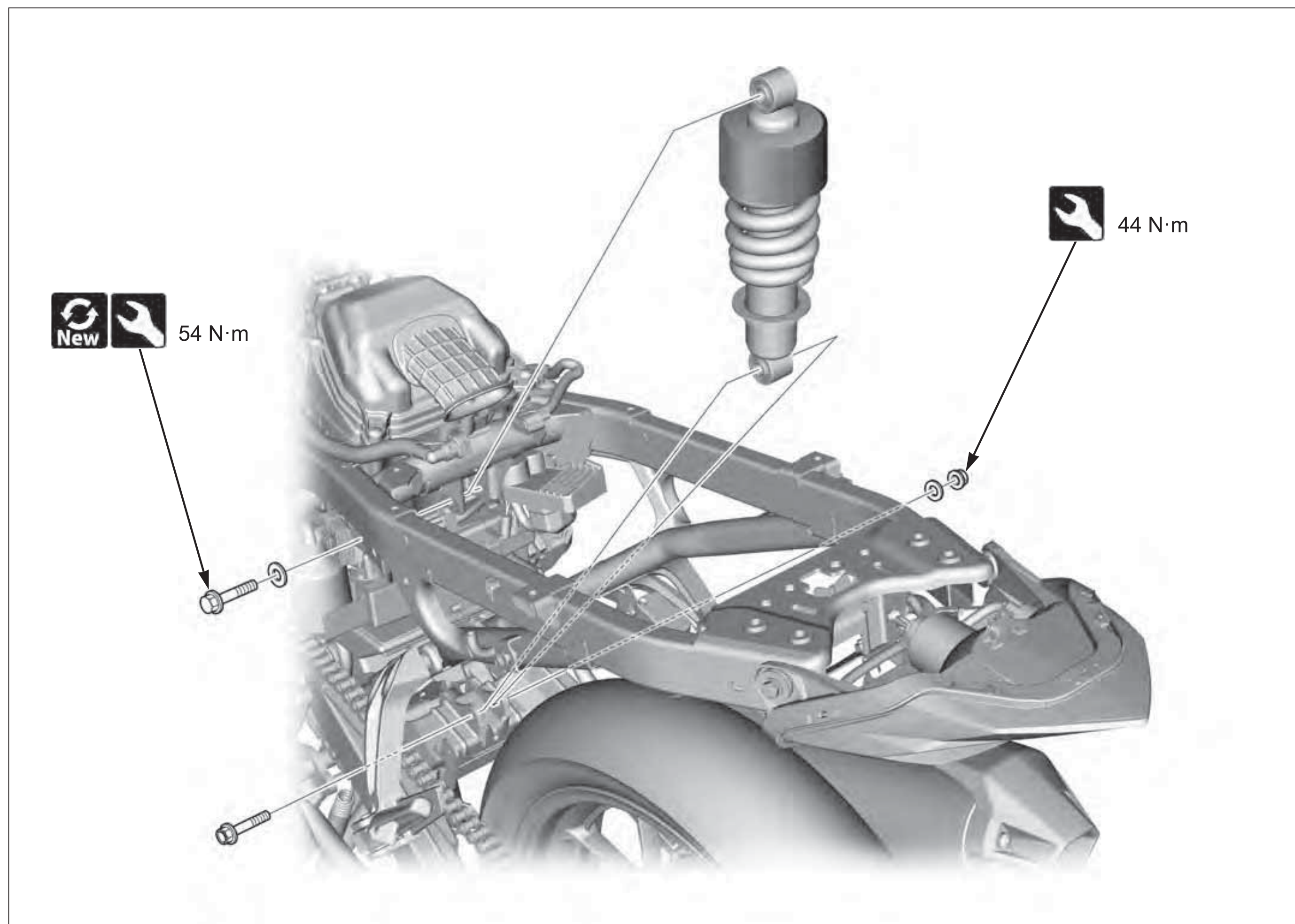


- Đóng vòng bi ra khỏi nhông tải.



- Đóng vuông góc vòng bi mới vào sao cho mặt được đánh dấu ngửa lên trên cho đến khi vừa khít.
  Dụng cụ đóng: 07749-0010000
  Dẫn hướng, 42 x 47 mm: 07746-0010300
  Định vị, 20 mm: 07746-0040500

GIẢM XÓC SAU





- Chắn bùn sau B T3-16
- ECM T4-19
- Hộp xích tải T3-21



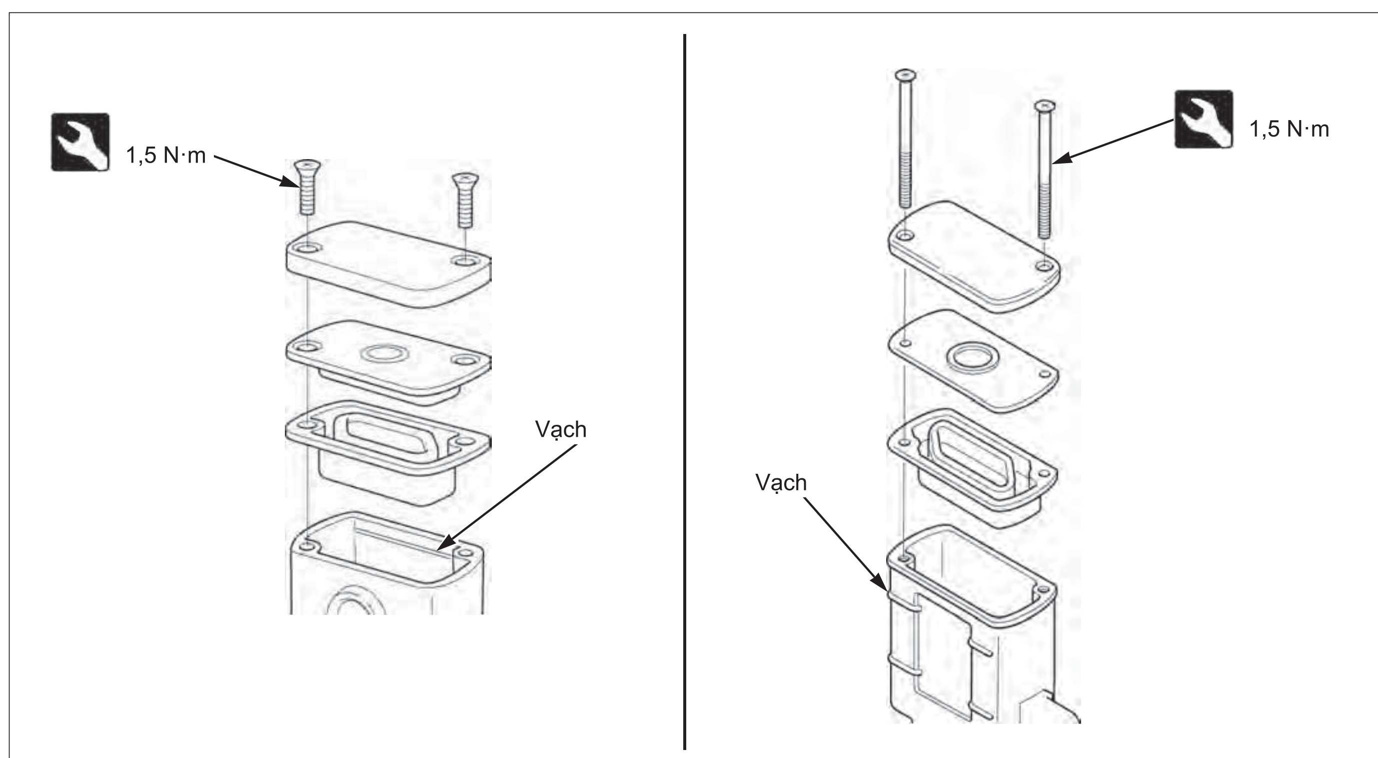
54 N·m



- Hộp xích tải T3-21
- Ốp dưới thanh gác chân sau T3-19
- Cần sang số T3-22
- Bàn đạp phanh T3-22
- Bánh sau T3-32

PHANH TRƯỚC

THAY THẾ DẦU PHANH





- Óp trên tay lái bên phải T3-8



- Đổ thêm dầu phanh từ bình kín vào bình dự trữ đến vạch tiêu chuẩn.
  Dầu phanh khuyên dùng DOT3 hoặc 4



XY LANH CHÍNH PHANH

1

34 N·m
Bu lông dầu: 10 x 25

New



- Ốp sau tay lái T3-10



- 1 Lắp xy lanh chính phanh và giá giữ với dấu "FWD" hướng lên trên. Khớp mép xy lanh chính với dấu đột trên tay lái.



BF

Mỡ silicon

1,0 N·m

Mỡ silicon (0,1 g)

6,0 N·m

1,2 N·m



- Tháo phanh cài bằng dụng cụ chuyên dụng.
  Kìm kẹp phanh cài: 07914-SA50001

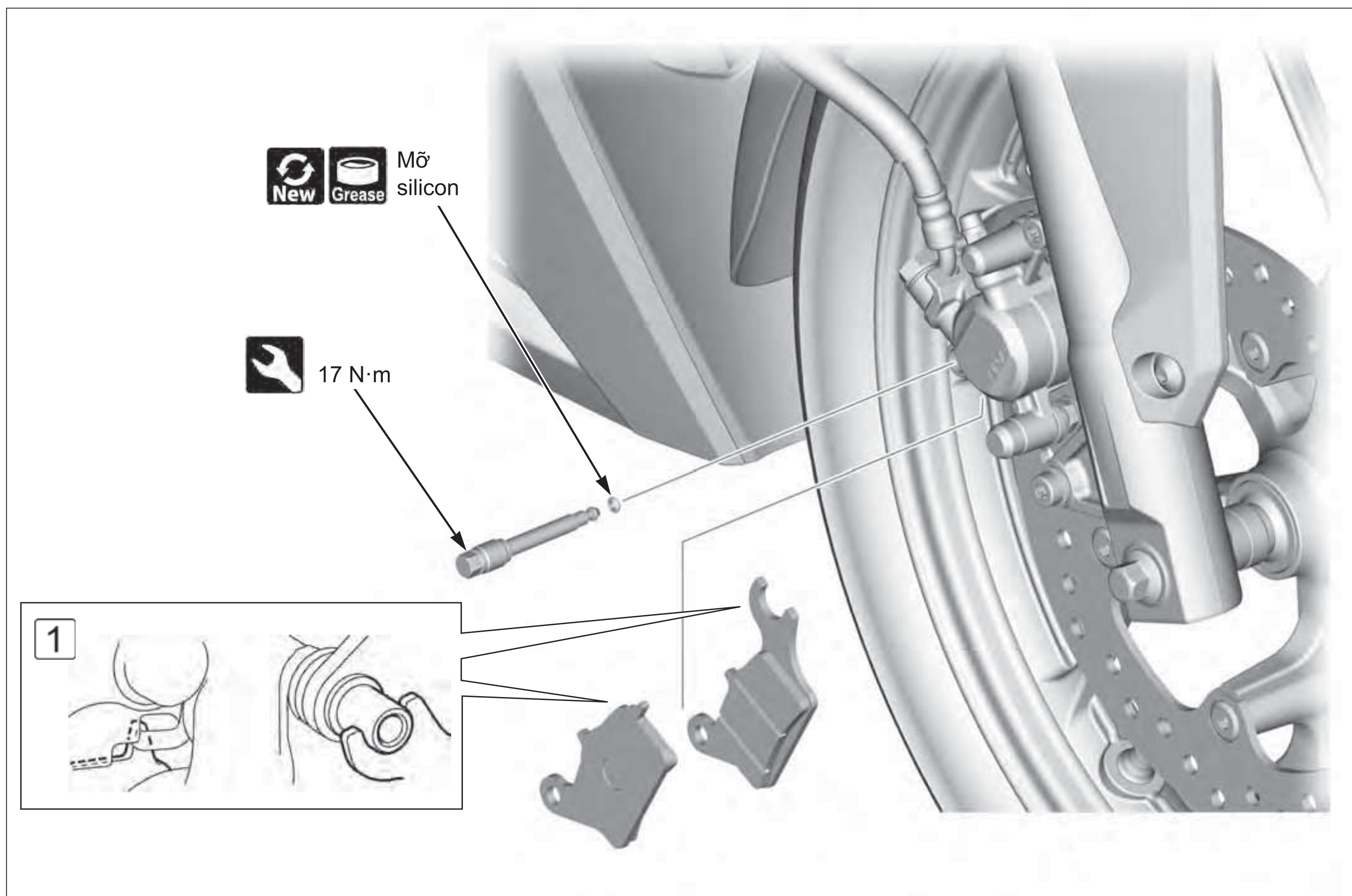


- Kiểm tra xy lanh chính



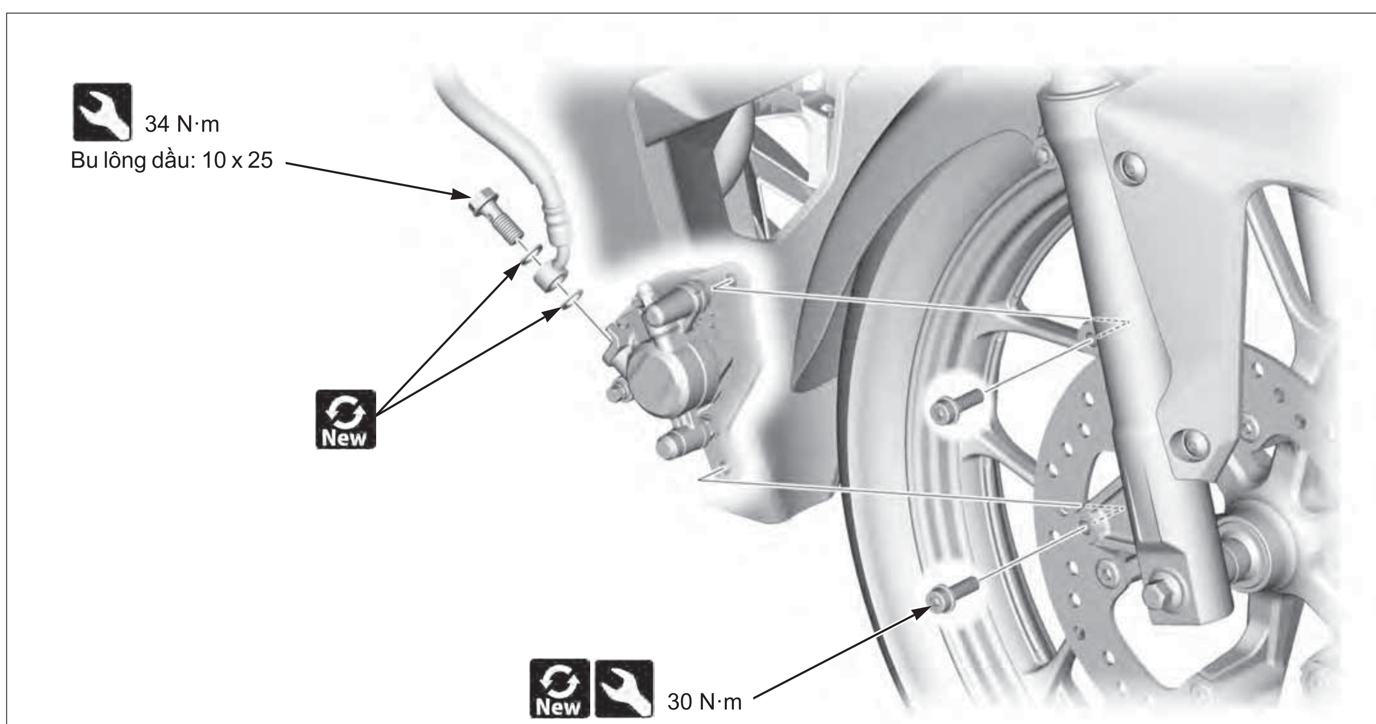
NGÀM PHANH

THAY THẾ BỐ PHANH





- 1 Lắp các má phanh sao cho chúng nằm trên giá ngàm phanh và chốt giá ngàm phanh.



Grease Mỡ silicon

New Grease Mỡ silicon

New BF

5,4 N·m

17 N·m

Grease Mỡ silicon (tối thiểu 0,4 g)



- Kiểm tra ngàm phanh



PHANH SAU

XY LANH CHÍNH PHANH

10 N·m

34 N·m
Bu lông dầu: 10 x 25

New

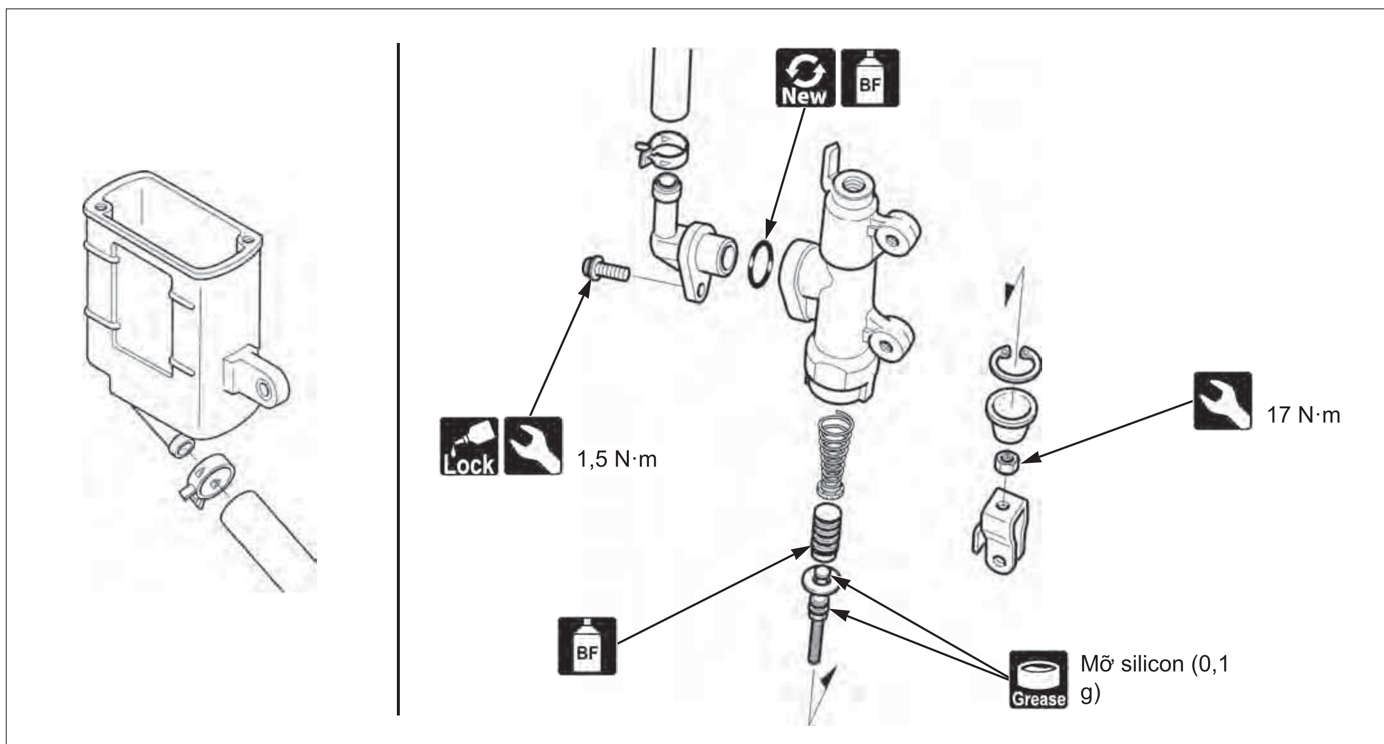
12 N·m

New



- Dầu phanh T3-36







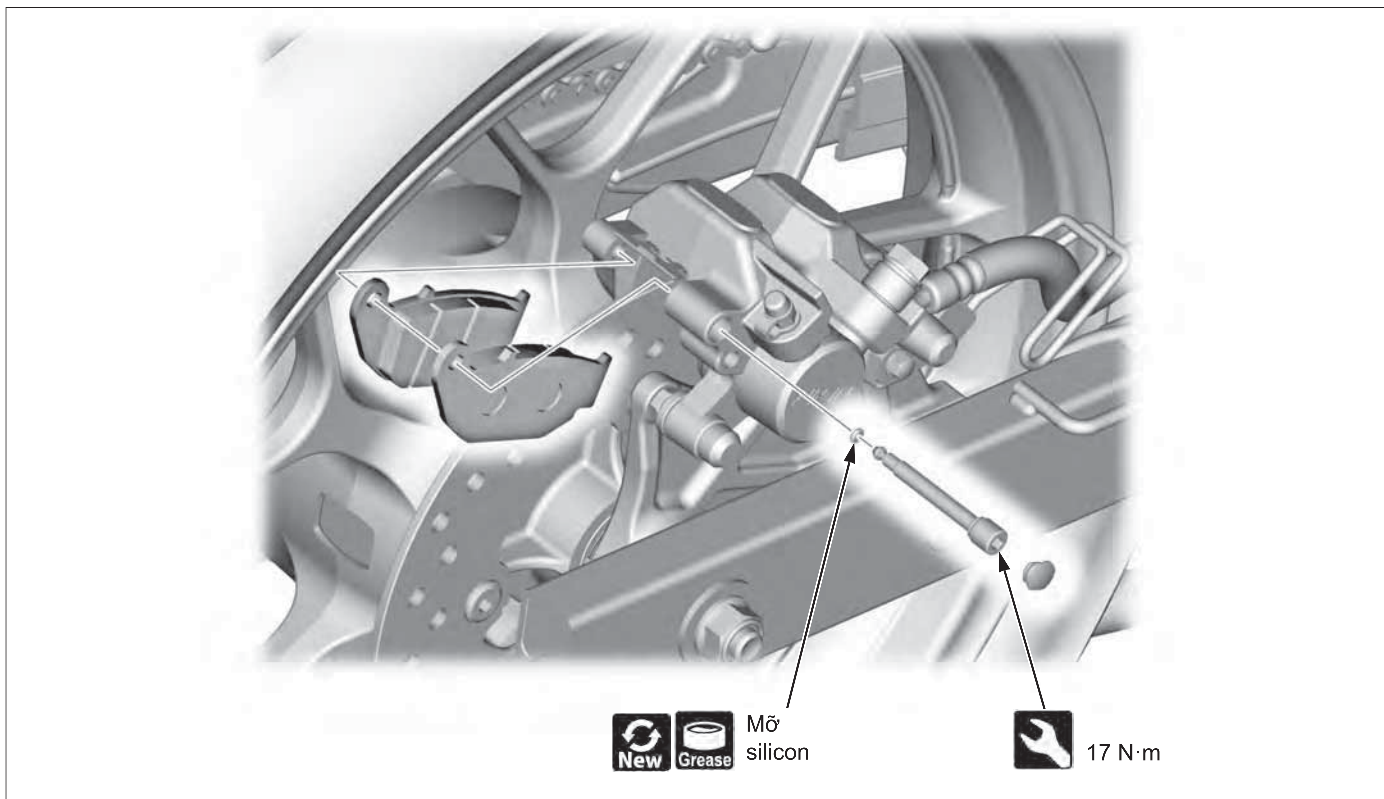
- Tháo phanh cài bằng dụng cụ chuyên dụng.
  Kìm kẹp phanh cài: 07914-SA50001



- Kiểm tra xy lanh chính

NGÀM PHANH

THAY THẾ MÁ PHANH





34 N·m
Bu lông dầu: 10 x 25

New



- Bánh sau T3-32
- Dầu phanh T3-36

Grease Mỡ silicon

5,4 N·m

Grease Mỡ silicon (tối thiểu 0,4 g)

BF

New Grease Mỡ silicon

New BF



- Kiểm tra ngàm phanh

4. HỆ THỐNG ĐIỆN





HỆ THỐNG PGM-FI



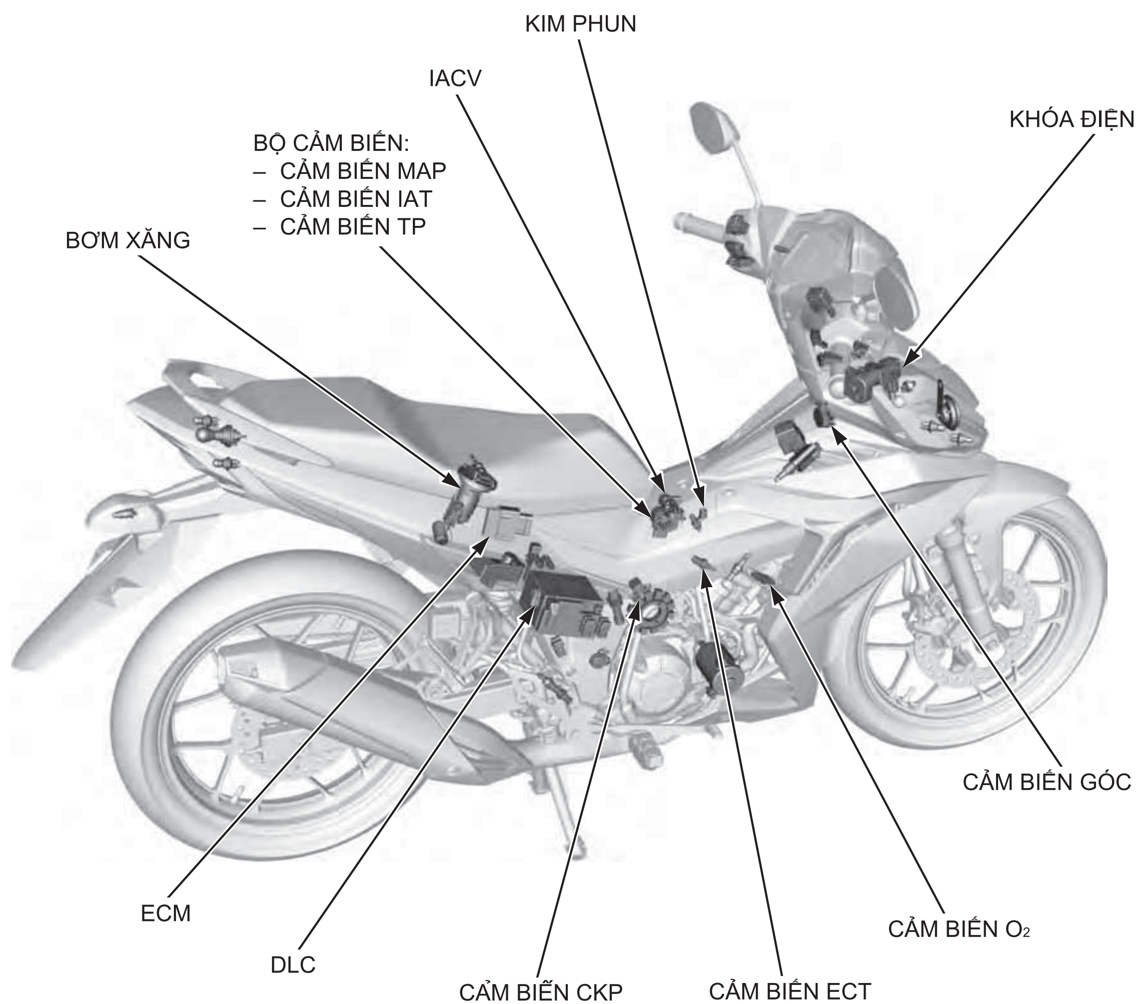
- Tham khảo sách "Hướng dẫn Bảo trì Cơ bản" để biết các thông tin sau:
  – Đặc tính kỹ thuật PGM-FI và chức năng của từng cảm biến.
  – Tìm kiếm hư hỏng triệu chứng đối với hệ thống PGM-FI.
  – Thông tin về máy MCS (Thiết bị chẩn đoán xe máy)

BẢNG MÃ DTC

DTC	Sự cố	Chức năng dự phòng triệu chứng/hư hỏng	Trang
1-1	Lỗi cảm biến MAP • Điện áp thấp cảm biến MAP	• Động cơ hoạt động bình thường	T4-5
1-2	Lỗi cảm biến MAP • Điện áp cao cảm biến MAP	• Động cơ hoạt động bình thường	T4-6
7-1	Lỗi cảm biến ECT • Điện áp thấp cảm biến ECT	• Khó khởi động ở nhiệt độ thấp	T4-7
7-2	Lỗi cảm biến ECT • Điện áp cao cảm biến ECT	• Khó khởi động ở nhiệt độ thấp	T4-8
8-1	Lỗi cảm biến TP • Điện áp thấp cảm biến TP	• Động cơ vận hành kém khi tăng ga	T4-9
8-2	Lỗi cảm biến TP • Điện áp cao cảm biến TP	• Động cơ vận hành kém khi tăng ga	T4-10
9-1	Lỗi cảm biến IAT • Điện áp thấp cảm biến IAT	• Động cơ hoạt động bình thường	T4-11
9-2	Lỗi cảm biến IAT • Điện áp cao cảm biến IAT	• Động cơ hoạt động bình thường	T4-12
12-1	Lỗi kim phun	• Động cơ không khởi động • Ngắt kim phun, bơm xăng và cuộn đánh lửa	T4-13
21-1	Hỏng cảm biến O_2	• Động cơ hoạt động bình thường	T4-14
29-1	Lỗi IACV	• Chết máy, khó khởi động, tốc độ cầm chừng không ổn định	T4-15
33-2	Lỗi ECM EEPROM	• Chết máy, khó khởi động, tốc độ cầm chừng không ổn định • Không lưu giữ dữ liệu tự chẩn đoán • Không xóa được dữ liệu tự chẩn đoán bằng đầu nối SCS	T4-16
54-1	Lỗi cảm biến góc • Điện áp thấp cảm biến góc	• Động cơ hoạt động bình thường • Chức năng ngắt động cơ tạm thời không hoạt động	T4-17
54-2	Lỗi cảm biến góc • Điện áp cao cảm biến góc	• Động cơ hoạt động bình thường • Chức năng ngắt động cơ tạm thời không hoạt động	T4-18



VỊ TRÍ HỆ THỐNG PGM-FI





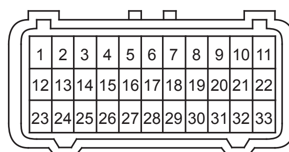
SƠ ĐỒ HỆ THỐNG PGM-FI

METER
10A
R/Y
CHÍNH
20A
R/W
TIẾT CHẾ/
CHỈNH LƯU
R/Bl
KHÓA ĐIỆN
W/R
FI
10A
Bl/W
Bl
R
BÌNH ĐIỆN
12V 5AH
Bl/W
Bl/W
(33-2)
ECM
(54-1,54-2)
CẢM BIẾN GÓC
Bl/W
1 IGP
R/Bu
26 BA
FLR 8
G/Bu
BƠM XĂNG
INJ 16
P/W
(12-1)
KIM PHUN
Y/R
6 VCC
BỘ CẢM BIẾN
(1-1,1-2)
CẢM BIẾN MAP
Lg/Bl
27 PB
SCS 15
Bu
ĐẦU NỐI SCS
(8-1,8-2)
CẢM BIẾN TP
Y/Bl
5 THL
K-LINE 30
Y
DLC
LG 2
G/Bl
(9-1,9-2)
CẢM BIẾN IAT
Gr/Bu
14 TA
(7-1,7-2)
CẢM BIẾN ECT
Y/Bu
24 TW
G/W
4 SG
FI-IND 18
W/Bu
R/Y
MIL
IACV2A 20
Br/W
IACV1A 21
Bu/W
IACV2B 31
Br/Bl
IACV1B 32
Bu/Bl
IACV
(29-1)
CẢM BIẾN CKP
Bu/Y
12 PCP
W/Y
23 PCM
(21-1)
CẢM BIẾN O_2
Bl
3 O_2
PG1 9
G
PG2 10
G

( ) : DTC

: Động cơ không khởi động khi phát hiện DTC

:Ngăn các cực để đọc DTC



Đầu nối ECM 33P
(Cực dương bên ECM)



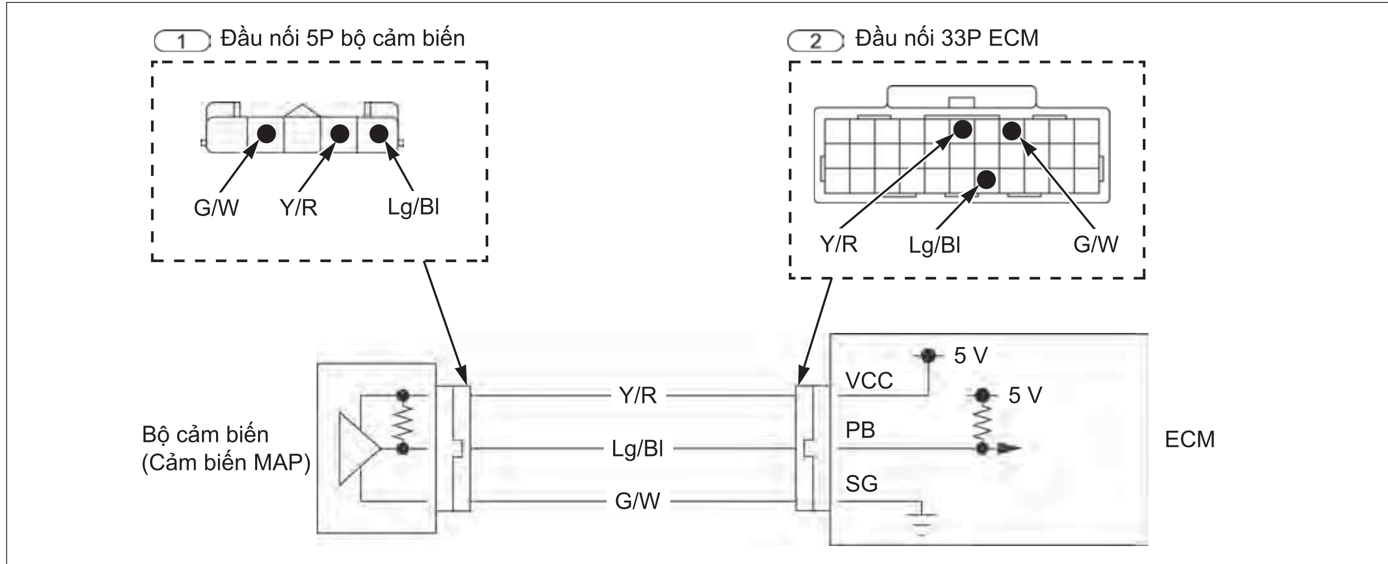
TÌM KIẾM HƯ HỎNG DTC

DTC 1-1 (ĐIỆN ÁP CẢM BIẾN MAP THẤP)



- Thân ga T2-8

Sơ đồ cảm biến MAP



1. Kiểm tra hệ thống cảm biến MAP

- Kiểm tra điện áp cảm biến MAP bằng MCS.
- Điện áp có hiển thị 0V không?

Không ▶

- Sự cố không liên tục
- Lỏng hoặc tiếp xúc kém tại đầu nối

Có ▼

2. Kiểm tra điện áp vào nguồn bộ cảm biến



- Nối: Y/R (+) – G/W (–)
- Điện áp có nằm trong khoảng 4,75 – 5,25V không?

Không ▶

- Hỏng dây Y/R
- Nếu không đứt mạch hoặc ngắn mạch, hãy thay ECM loại mới T4-19, và kiểm tra lại.

Có ▼

3. Kiểm tra điện áp ra cảm biến MAP



- Nối: Lg/Bl (+) – G/W (–)
- Điện áp có nằm trong khoảng 3,80 – 5,25V không?

Có ▶

- Thay bộ cảm biến (cảm biến MAP) loại mới T2-8, và kiểm tra lại.

Không ▼

4. Kiểm tra dây đầu ra cảm biến MAP

- Kiểm tra ngắn mạch dây Lg/BI.
- Nếu không ngắn mạch, hãy thay ECM loại mới T4-19, và kiểm tra lại.

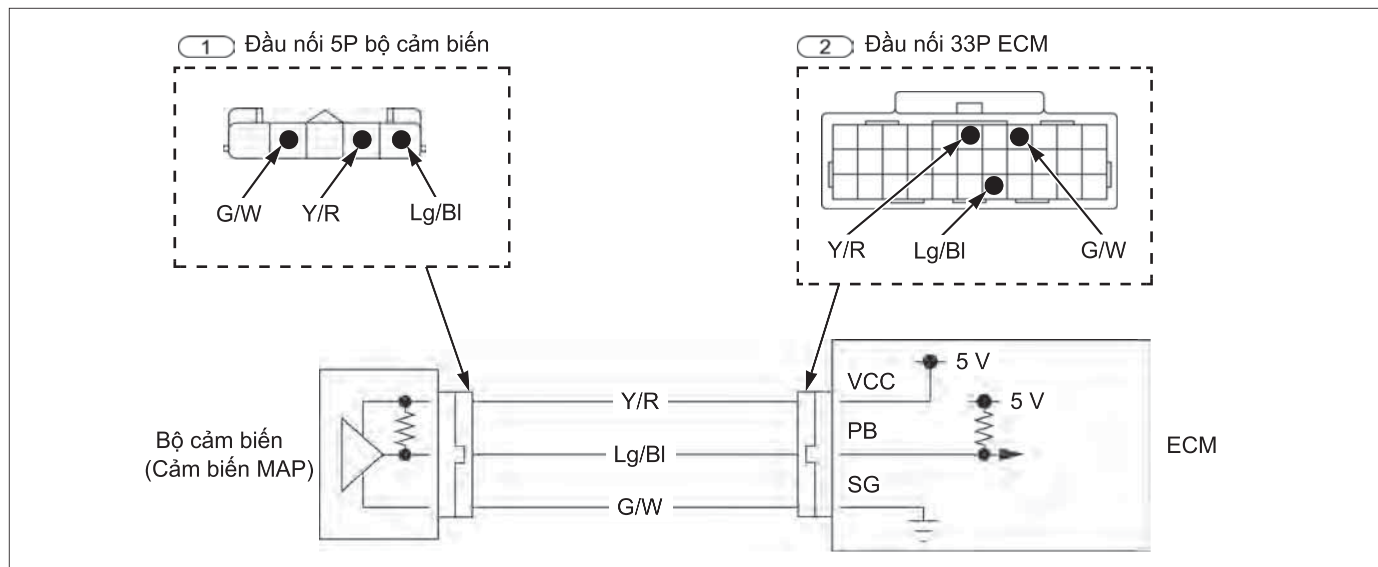


DTC 1-2 (ĐIỆN ÁP CẢM BIẾN MAP CAO)



- Thân ga T2-8

Sơ đồ cảm biến MAP



1. Kiểm tra hệ thống cảm biến MAP

- Kiểm tra điện áp cảm biến MAP bằng MCS.
- Điện áp có hiển thị 5 V không?

Không ►

- Sự cố không liên tục
- Lỏng hoặc tiếp xúc kém tại đầu nối

Có ▼

2. Kiểm tra hệ thống cảm biến MAP 2

 1

- Nối dây đấu nối vào giữa các cực.
  Nối: Lg/Bl – G/W
- Kiểm tra điện áp cảm biến MAP bằng MCS.
- Điện áp có hiển thị 0V không?

Có ►

- Thay bộ cảm biến (cảm biến MAP) loại mới T2-8, và kiểm tra lại.

Không ▼

3. Kiểm tra dây đầu ra cảm biến MAP

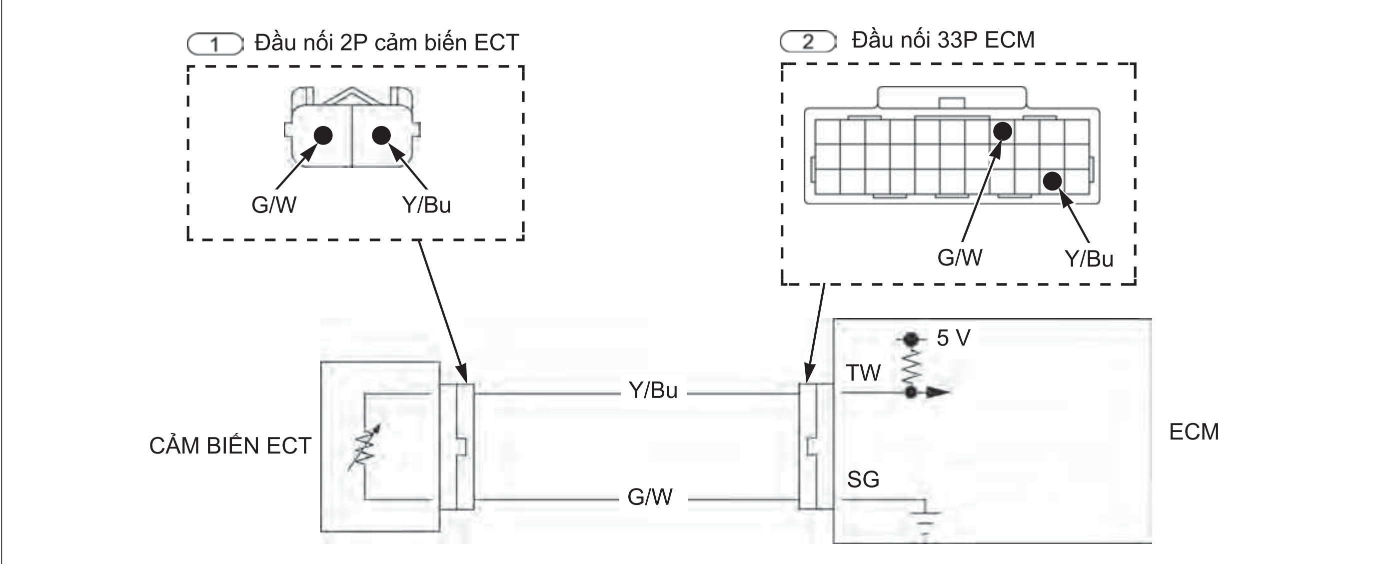
- Kiểm tra đứt mạch dây Lg/Bl và G/W.
- Nếu không đứt mạch, hãy thay ECM loại mới T4-19, và kiểm tra lại.



DTC 7-1 (ĐIỆN ÁP CẢM BIẾN ECT THẤP)

- Ốp thân bên trái T3-19

Sơ đồ cảm biến ECT



1. Kiểm tra hệ thống cảm biến ECT

• Kiểm tra điện áp cảm biến ECT bằng MCS. • Điện áp có hiển thị 0V không?	Không ▶	• Sự cố không liên tục • Lỏng hoặc tiếp xúc kém tại đầu nối

Có ▼

2. Kiểm tra cảm biến ECT

1 ⇨ • Kiểm tra điện áp cảm biến ECT bằng MCS. • Điện áp có hiển thị 0V không?	Không ▶	• Thay mới cảm biến ECT T4-19, và kiểm tra lại.

Có ▼

3. Kiểm tra dây đầu ra cảm biến ECT

- Kiểm tra ngắn mạch dây Y/Bu.
- Nếu không ngắn mạch, hãy thay ECM loại mới T4-19, và kiểm tra lại.

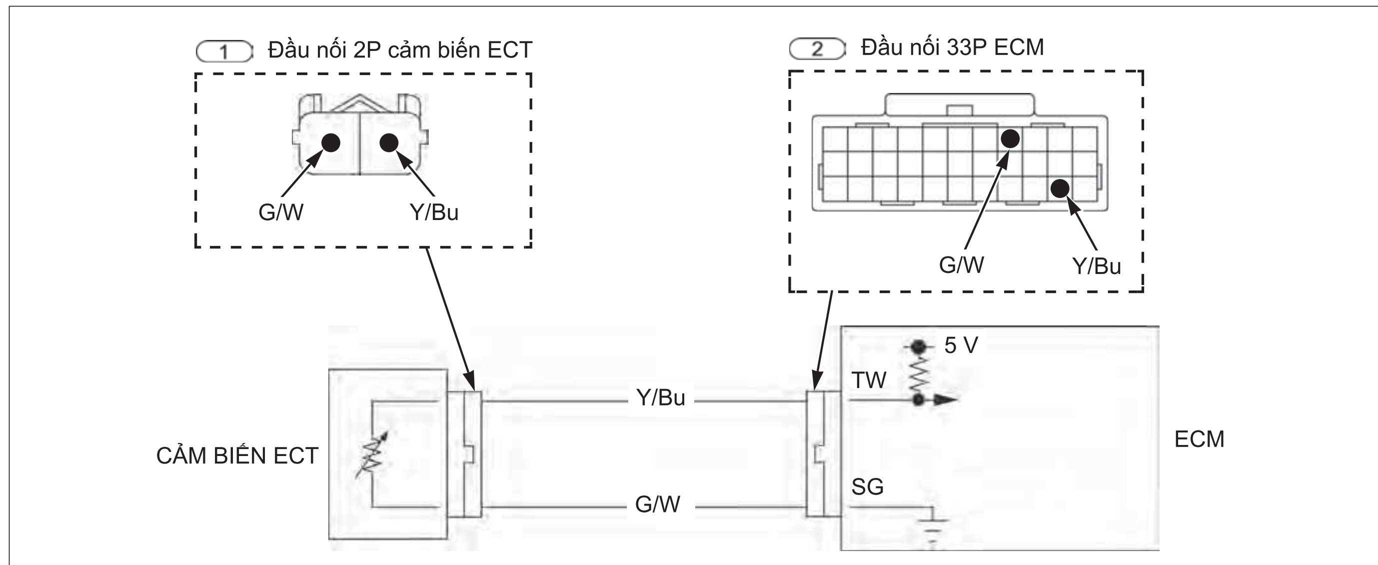


DTC 7-2 (ĐIỆN ÁP CẢM BIẾN ECT CAO)



- Ốp thân bên trái T3-19

Sơ đồ cảm biến ECT



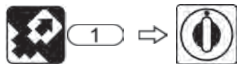
1. Kiểm tra hệ thống cảm biến ECT

- Kiểm tra điện áp cảm biến ECT bằng MCS.
- Điện áp có hiển thị 5 V không?

Không ►
- Sự cố không liên tục
- Lỏng hoặc tiếp xúc kém tại đầu nối

Có ▼

2. Kiểm tra cảm biến ECT



- Nối dây đấu nối vào giữa các cực.
  Nối: Y/Bu – G/W
- Kiểm tra điện áp cảm biến ECT bằng MCS.
- Điện áp có hiển thị 0V không?

Có ►
- Thay mới cảm biến ECT T4-19, và kiểm tra lại

Không ▼

3. Kiểm tra dây đầu ra cảm biến ECT

- Kiểm tra đứt mạch dây Y/Bu và G/W.
- Nếu không đứt mạch, hãy thay ECM loại mới T4-19, và kiểm tra lại.

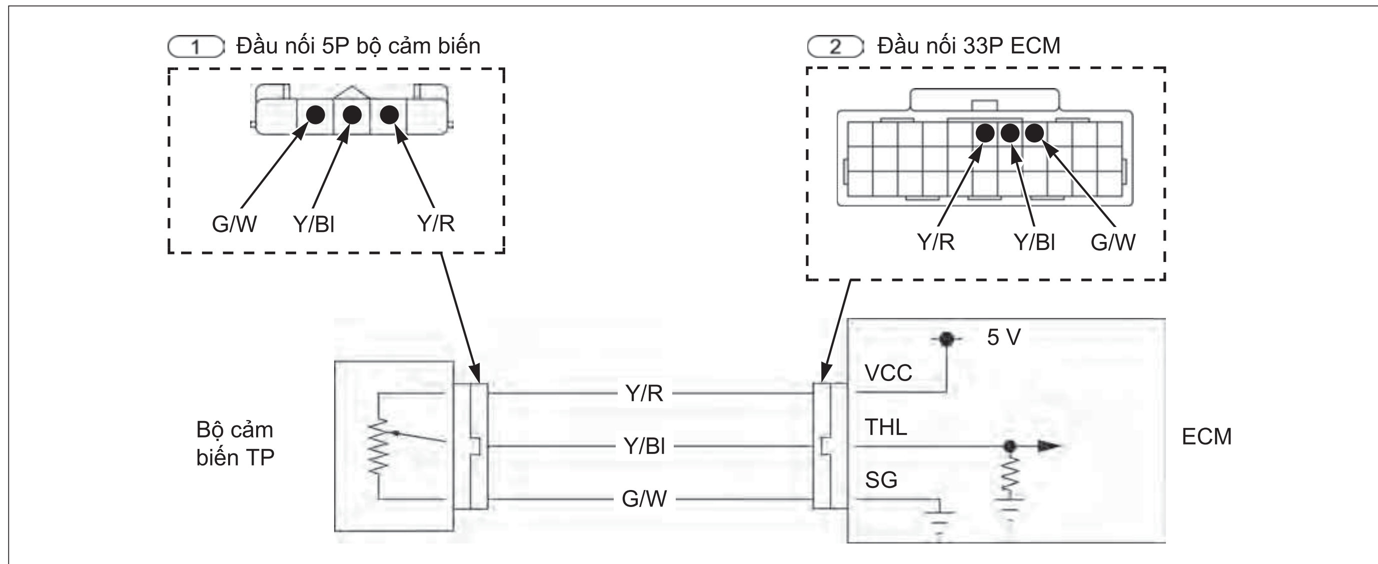


DTC 8-1 (ĐIỆN ÁP CẢM BIẾN TP THẤP)



- Thân ga T2-8

Sơ đồ cảm biến TP



1. Kiểm tra hệ thống cảm biến TP

• Kiểm tra điện áp cảm biến TP bằng MCS. • Điện áp có hiển thị 0V không?	Không ▶	• Sự cố không liên tục • Lỏng hoặc tiếp xúc kém tại đầu nối

Có ▼

2. Kiểm tra điện áp vào nguồn bộ cảm biến



• Nối: Y/R (+) – G/W (–) • Điện áp có nằm trong khoảng 4,75 – 5,25V không?	Không ▶	• Hỏng dây Y/R • Nếu không đứt mạch hoặc ngắn mạch, hãy thay ECM loại mới T4-19, và kiểm tra lại.

Có ▼

3. Kiểm tra dây đầu ra cảm biến TP

• Kiểm tra đứt mạch hoặc ngắn mạch dây Y/BI. • Có bị hở mạch hoặc ngắn mạch không?	Có ▶	• Hỏng dây Y/BI

Không ▼

4. Kiểm tra cảm biến TP

- Thay bộ cảm biến (cảm biến TP) loại mới T2-8
- Xóa mã DTC .
- Kiểm tra cảm biến TP bằng MCS.
- Nếu DTC hiển thị 8-1, hãy thay mới ECM T4-19, và kiểm tra lại.

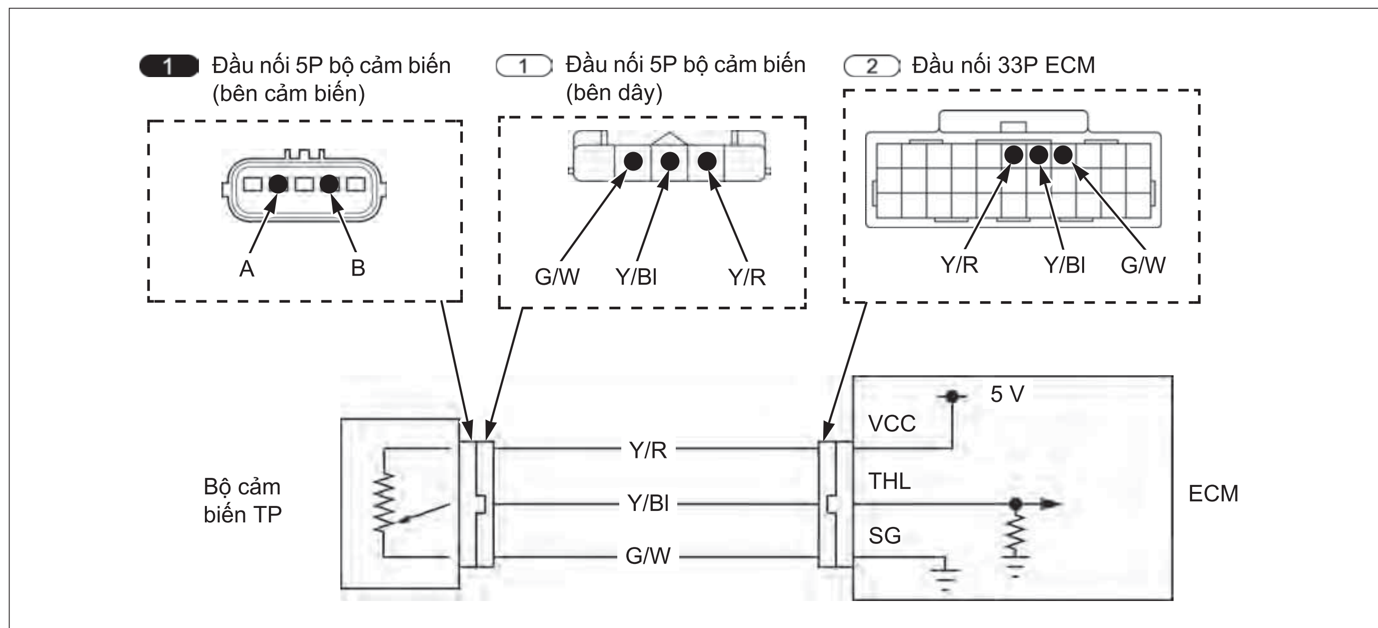


DTC 8-2 (ĐIỆN ÁP CẢM BIẾN TP CAO)



- Ốp thân bên trái T3-19

Sơ đồ cảm biến TP



1. Kiểm tra hệ thống cảm biến TP

• Kiểm tra điện áp cảm biến TP bằng máy MCS khi bướm ga đóng hoàn toàn. • Điện áp có hiển thị 5 V không?	Không ►	• Kiểm tra điện áp cảm biến TP bằng MCS. • Vặn ga từ vị trí đóng hoàn toàn đến vị trí mở hoàn toàn. • Nếu điện áp không tăng liên tục, hãy thay mới bộ cảm biến (cảm biến TP) T2-8, và kiểm tra lại.

Có ▼

2. Kiểm tra dây mát cảm biến TP

• Kiểm tra đứt mạch dây G/W. • Có bị đứt mạch không?	Có ►	• Hỏng dây G/W

Không ▼

3. Kiểm tra cảm biến TP

- Thay bộ cảm biến (cảm biến TP) loại mới T2-8
- Xóa mã DTC .
- Kiểm tra cảm biến TP bằng MCS.
- Nếu DTC hiển thị 8-2, hãy thay mới ECM T4-19, và kiểm tra lại.

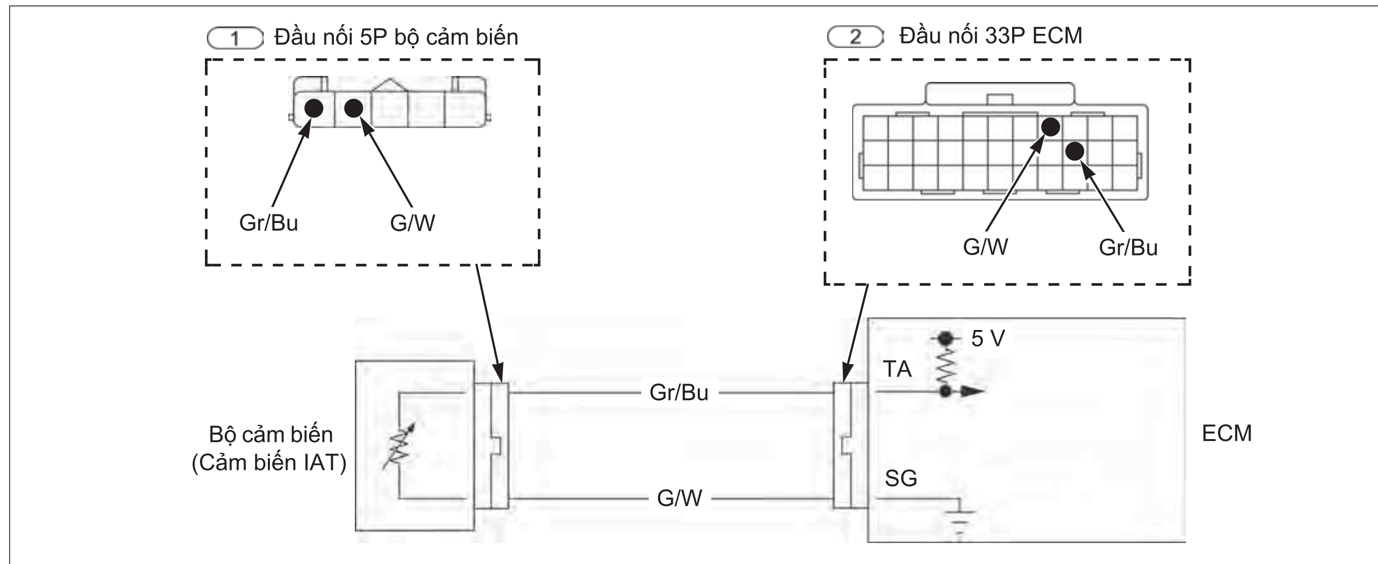


DTC 9-1 (ĐIỆN ÁP CẢM BIẾN IAT THẤP)



- Ốp thân bên trái T3-19

Sơ đồ cảm biến IAT



1. Kiểm tra hệ thống cảm biến IAT

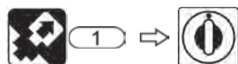
- Kiểm tra điện áp cảm biến IAT bằng máy MCS.
- Điện áp có hiển thị 0V không?

Không ▶

- Sự cố không liên tục
- Lỏng hoặc tiếp xúc kém tại đầu nối

Có ▼

2. Kiểm tra cảm biến IAT



- Kiểm tra điện áp cảm biến IAT bằng máy MCS.
- Điện áp có hiển thị 0V không?

Không ▶

- Thay bộ cảm biến (cảm biến IAT) loại mới T2-8, và kiểm tra lại.

Có ▼

3. Kiểm tra dây đầu ra cảm biến IAT

- Kiểm tra ngắn mạch dây Gr/Bu.
- Nếu không ngắn mạch, hãy thay ECM loại mới T4-19, và kiểm tra lại.

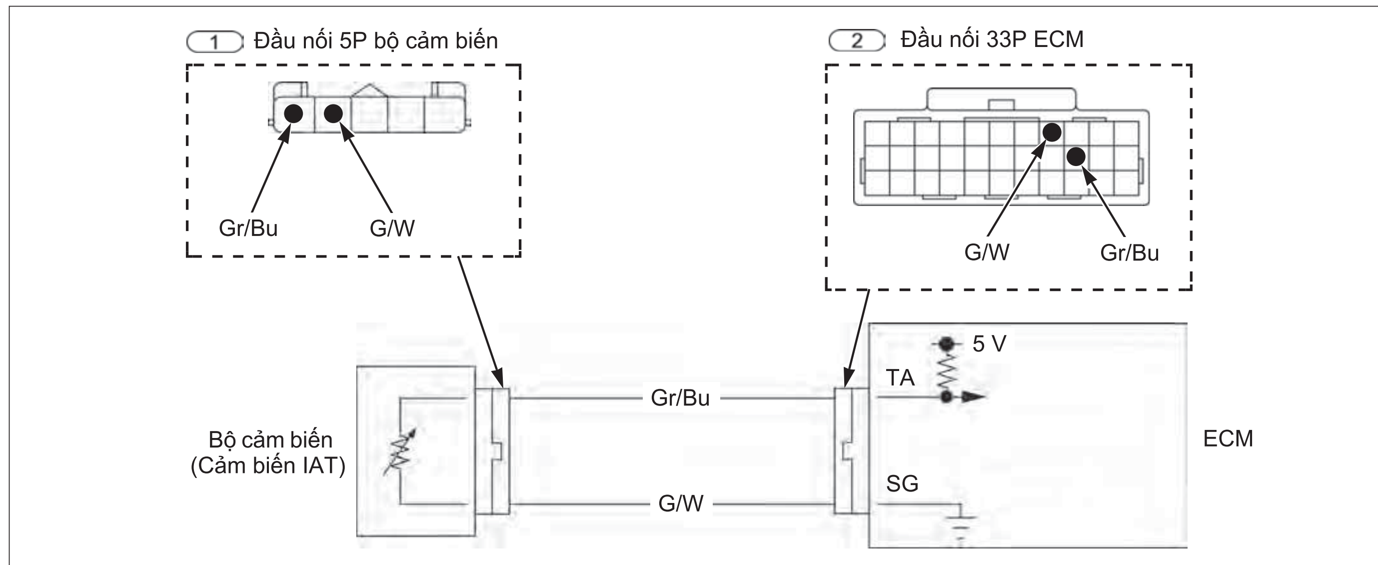


DTC 9-2 (ĐIỆN ÁP CẢM BIẾN IAT CAO)



- Ốp thân bên trái T3-19

Sơ đồ cảm biến IAT



1. Kiểm tra hệ thống cảm biến IAT

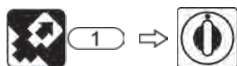
- Kiểm tra điện áp cảm biến IAT bằng máy MCS.
- Điện áp có hiển thị 5 V không?

Không ►

- Sự cố không liên tục
- Lỏng hoặc tiếp xúc kém tại đầu nối

Có ▼

2. Kiểm tra cảm biến IAT



- Nối dây đấu nối vào giữa các cực.
  Nối: Gr/Bu – G/W
- Kiểm tra điện áp cảm biến IAT bằng máy MCS.
- Điện áp có hiển thị 0V không?

Có ►

- Thay bộ cảm biến (cảm biến IAT) loại mới T2-8, và kiểm tra lại.

Không ▼

3. Kiểm tra dây đầu vào điện áp cảm biến IAT

- Kiểm tra đứt mạch dây Gr/Bu và G/W.
- Nếu không đứt mạch, hãy thay ECM loại mới T4-19, và kiểm tra lại.

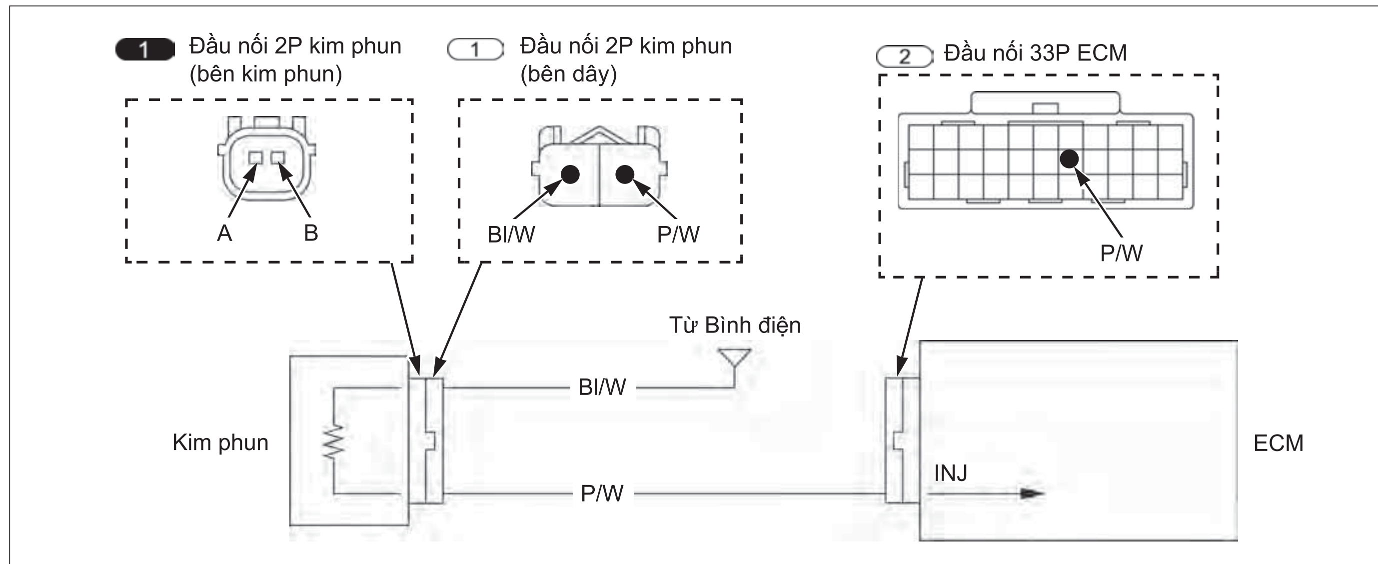


DTC 12-1 (KIM PHUN)



- Ốp thân bên trái T3-19

Sơ đồ kim phun



1. Kiểm tra hệ thống kim phun xăng

• Kiểm tra kim phun bằng MCS. • DTC có hiển thị 12-1 không?	Không ▶	• Sự cố không liên tục • Lỏng hoặc tiếp xúc kém tại đầu nối

Có ▼

2. Kiểm tra điện áp đầu vào kim phun

 • Nối: Bl/W (+) – Mát (–) • Có điện áp bình điện không?	Không ▶	• Hỏng dây Bl/W

Có ▼

3. Kiểm tra đường tín hiệu kim phun

• Kiểm tra đứt mạch hoặc ngắn mạch dây P/W. • Có bị hở mạch hoặc ngắn mạch không?	Có ▶	• Hỏng dây P/W

Không ▼

4. Kiểm tra điện trở kim phun xăng

 • Nối: A – B • Điện trở có nằm trong khoảng 11 - 13 Ω (24 °C) không?	Không ▶	• Hỏng kim phun

Có ▼

- Thay mới ECM T4-19, và kiểm tra lại.

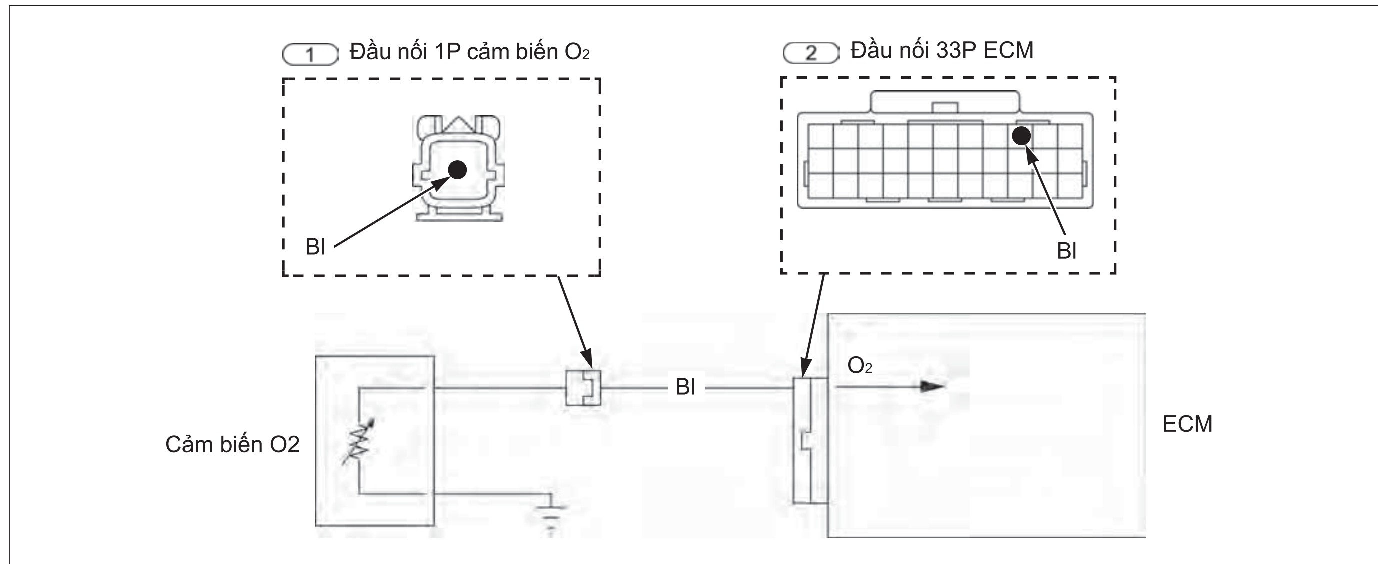


DTC 21-1 (CẢM BIẾN O_2)



- Ốp thân bên trái T3-19

Sơ đồ cảm biến O_2



1. Kiểm tra hệ thống cảm biến O2

• Lái thử xe và kiểm tra cảm biến O_2 bằng MCS. • DTC có hiển thị 21-1 không?	Không ▶	• Sự cố không liên tục • Lỏng hoặc tiếp xúc kém tại đầu nối

Có ▼

2. Kiểm tra mạch cảm biến O2

• Kiểm tra đứt mạch hoặc ngắn mạch dây Bl. • Có bị hở mạch hoặc ngắn mạch không?	Có ▶	• Hỏng dây Bl

Không ▼

3. Kiểm tra cảm biến O2

- Thay mới cảm biến O_2 T4-20
- Xóa mã DTC .
- Lái thử xe và kiểm tra cảm biến O_2 bằng MCS.
- Nếu DTC hiển thị 21-1, hãy thay mới ECM T4-19, và kiểm tra lại.

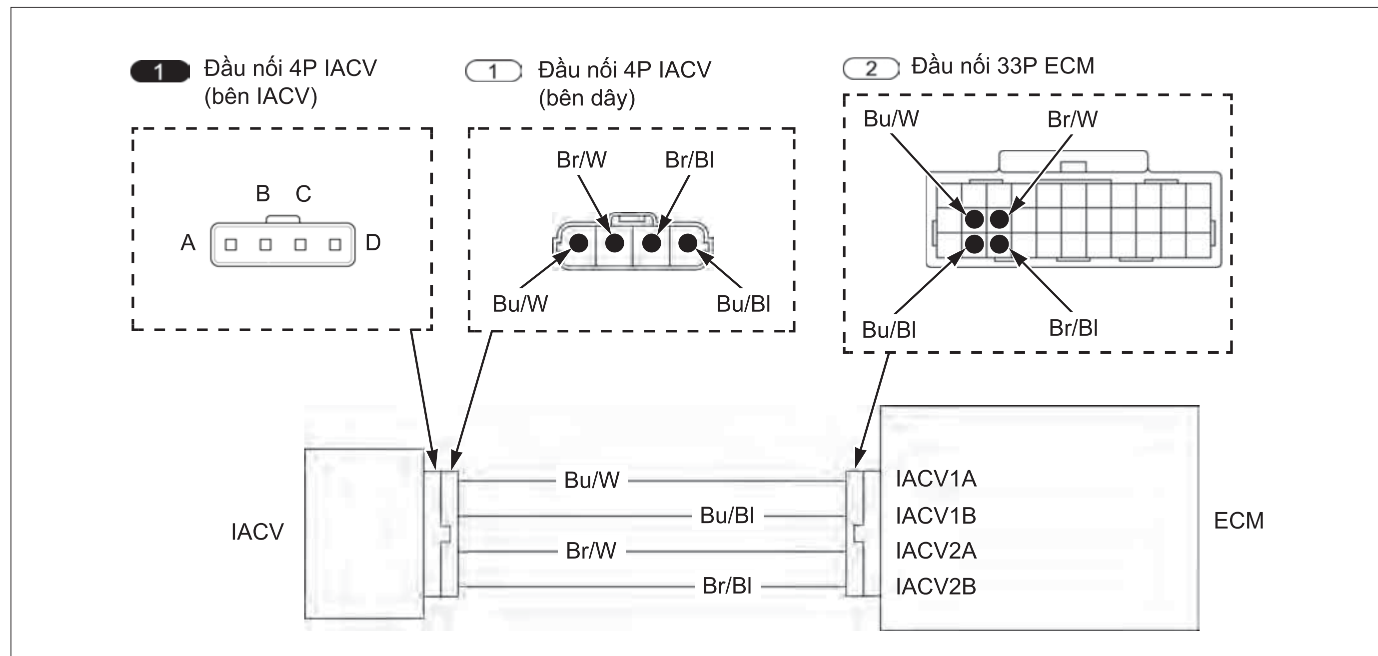


DTC 29-1 (IACV)



- Ốp thân bên trái T3-19

Sơ đồ IACV



1. Kiểm tra hệ thống IACV

- Kiểm tra IACV bằng máy MCS.
- DTC có hiển thị 29-1 không?

Không ▶
- Sự cố không liên tục
- Lỏng hoặc tiếp xúc kém tại đầu nối

Có ▼

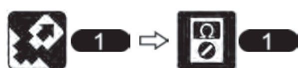
2. Kiểm tra mạch IACV

- Kiểm tra đứt mạch hoặc ngắn mạch dây Bu/W, Br/Bl và Bu/Bl.
- Có bị hở mạch hoặc ngắn mạch không?

Có ▶
- Hỏng dây Bu/W, Br/W, Br/Bl hoặc Bu/Bl

Không ▼

3. Kiểm tra điện trở IACV



- Nối: A – D, B – C
- Điện trở có nằm trong khoảng 120 - 140 Ω (25 °C) không?

Không ▶
- Hỏng IACV

Có ▼

4. Kiểm tra ngắn mạch IACV

- Nối: A – B, C – D
- Có thông mạch không?

Có ▶
- Hỏng IACV

Không ▼

- Thay mới ECM T4-19, và kiểm tra lại.



DTC 33-2 (EEPROM)

1. Kiểm tra hệ thống EEPROM

- Kiểm tra EEPROM bằng máy MCS.
- DTC có hiển thị 33-2 không?

Không ▶

- Sự cố không liên tục
- Lỏng hoặc tiếp xúc kém tại đầu nối

Có ▼

- Thay mới ECM. T4-19, và kiểm tra lại.

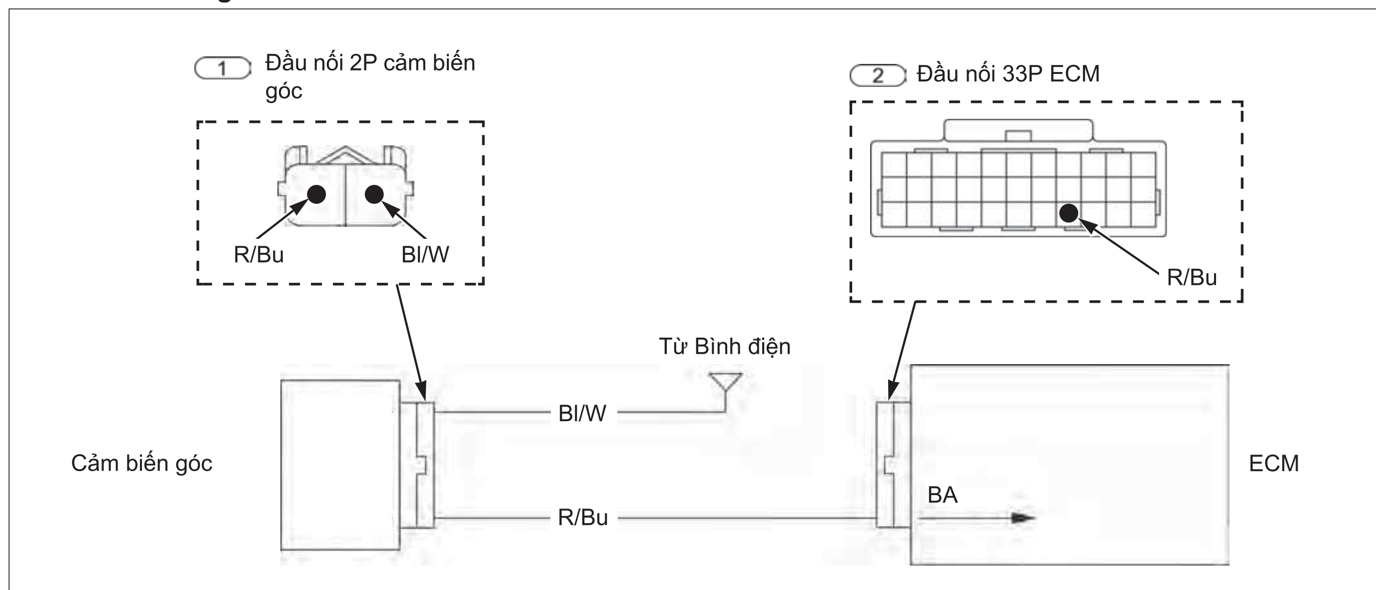


DTC 54-1 (ĐIỆN ÁP THẤP CẢM BIẾN GÓC)



- Ốp ống chính T3-3
- Ốp thân bên trái T3-19

Sơ đồ cảm biến góc



1. Kiểm tra hệ thống cảm biến góc

- Kiểm tra điện áp cảm biến góc bằng máy MCS.
- Điện áp có hiển thị 0V không?

Không ▶
- Sự cố không liên tục
- Lỏng hoặc tiếp xúc kém tại đầu nối

Có ▼

2. Kiểm tra điện áp vào cảm biến góc



- Nối: Bl/W (+) – Mát (–)
- Có điện áp bình điện không?

Không ▶
- Hỏng dây Bl/W

Có ▼

3. Kiểm tra dây đầu ra cảm biến góc

- Kiểm tra đứt mạch hoặc ngắn mạch dây R/Bu.
- Có bị hở mạch hoặc ngắn mạch không?

Có ▶
- Hỏng dây R/Bu

Không ▼

4. Kiểm tra cảm biến góc

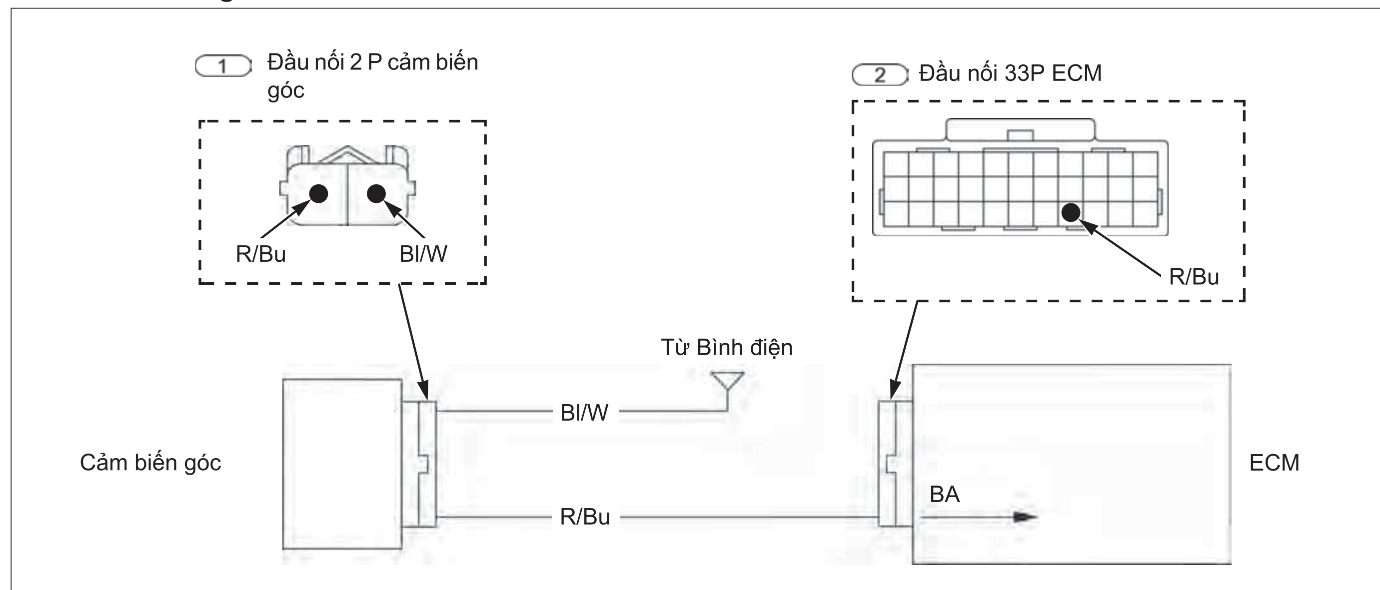
- Thay mới cảm biến góc T4-20
- Xóa mã DTC .
- Kiểm tra cảm biến góc bằng MCS.
- Nếu DTC hiển thị 54-1, hãy thay mới ECM T4-19, và kiểm tra lại.

DTC 54-2 (ĐIỆN ÁP CAO CẢM BIẾN GÓC)



- Cảm biến góc (Nối đầu nối.) T4-20

Sơ đồ cảm biến góc



1. Kiểm tra hệ thống cảm biến góc

- Kiểm tra điện áp cảm biến góc bằng máy MCS.
- Nghiêng cảm biến góc.
- Điện áp có giảm đi không?

Có ►

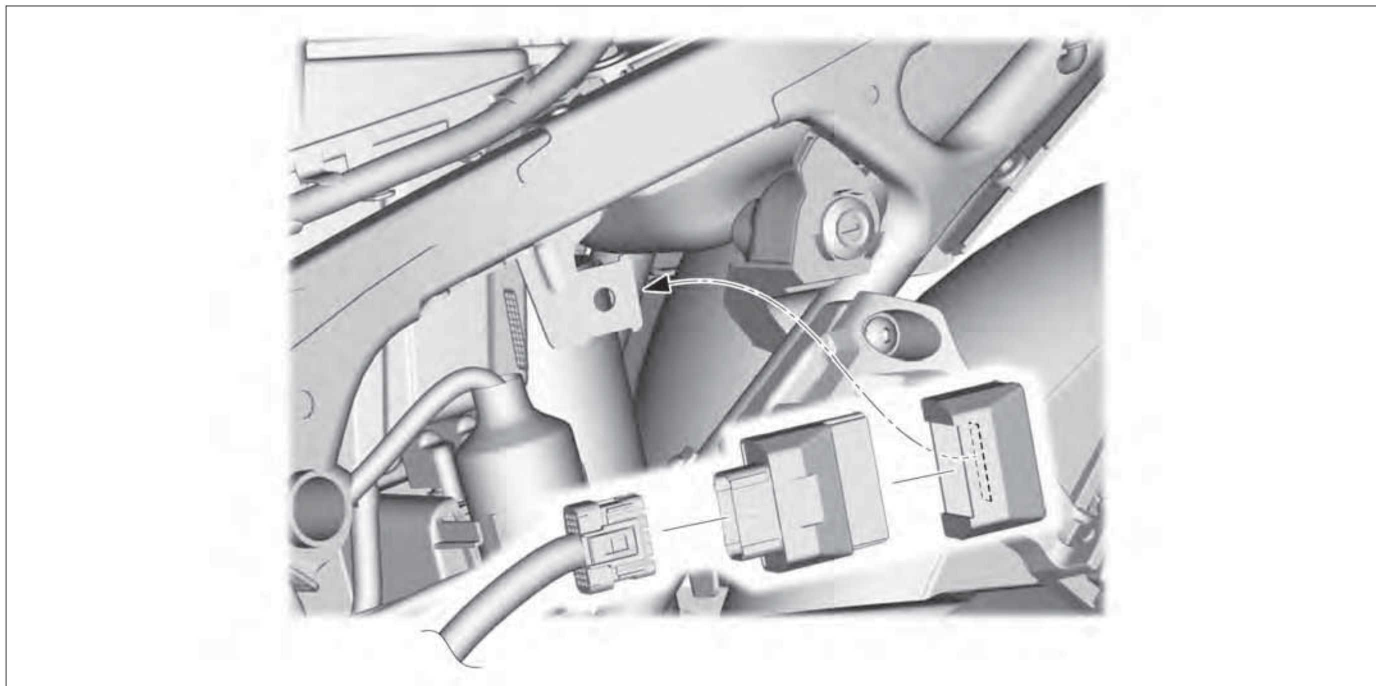
- Thay mới ECM T4-19, và kiểm tra lại.

Không ▼

- Thay mới cảm biến góc T4-20, và kiểm tra lại.



ECM



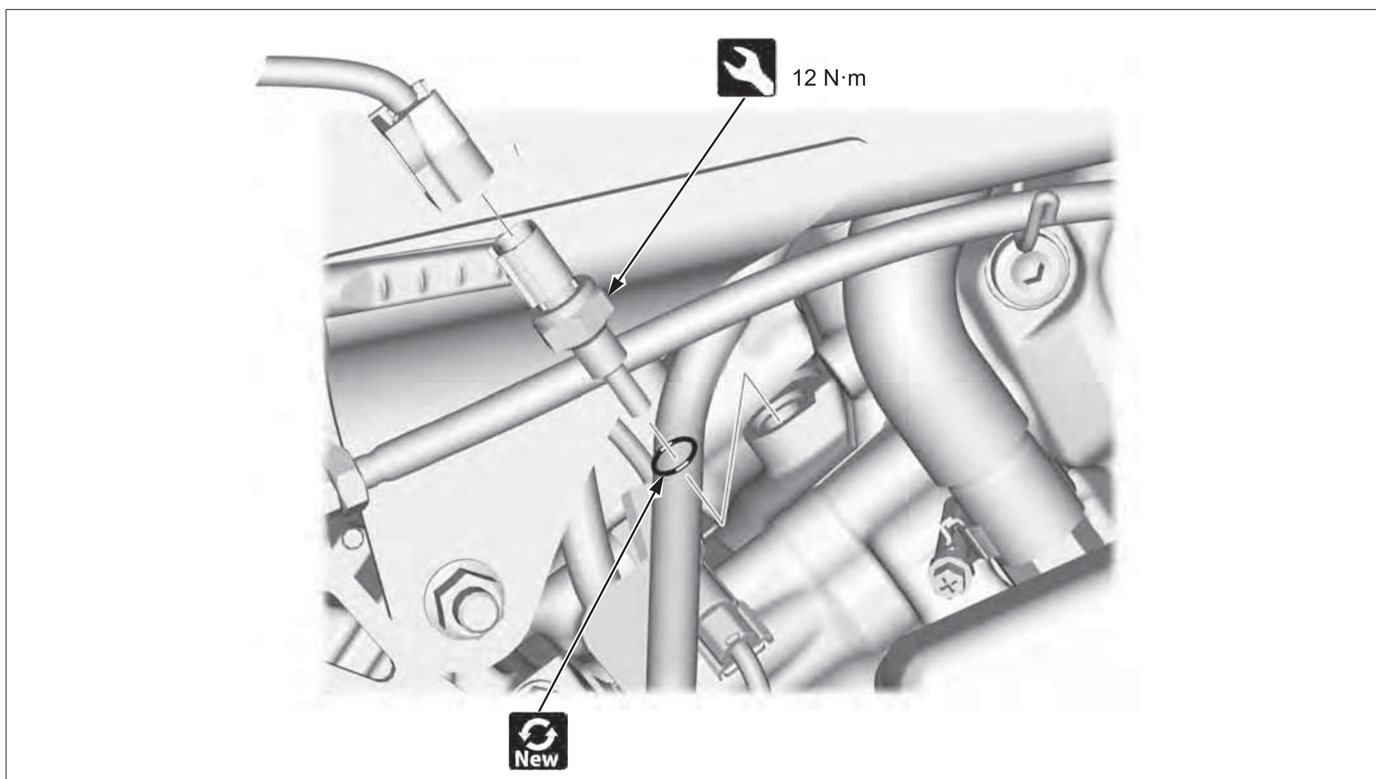


- Ốp thân bên trái T3-19



- Kiểm tra mạch mát và mạch nguồn ECM

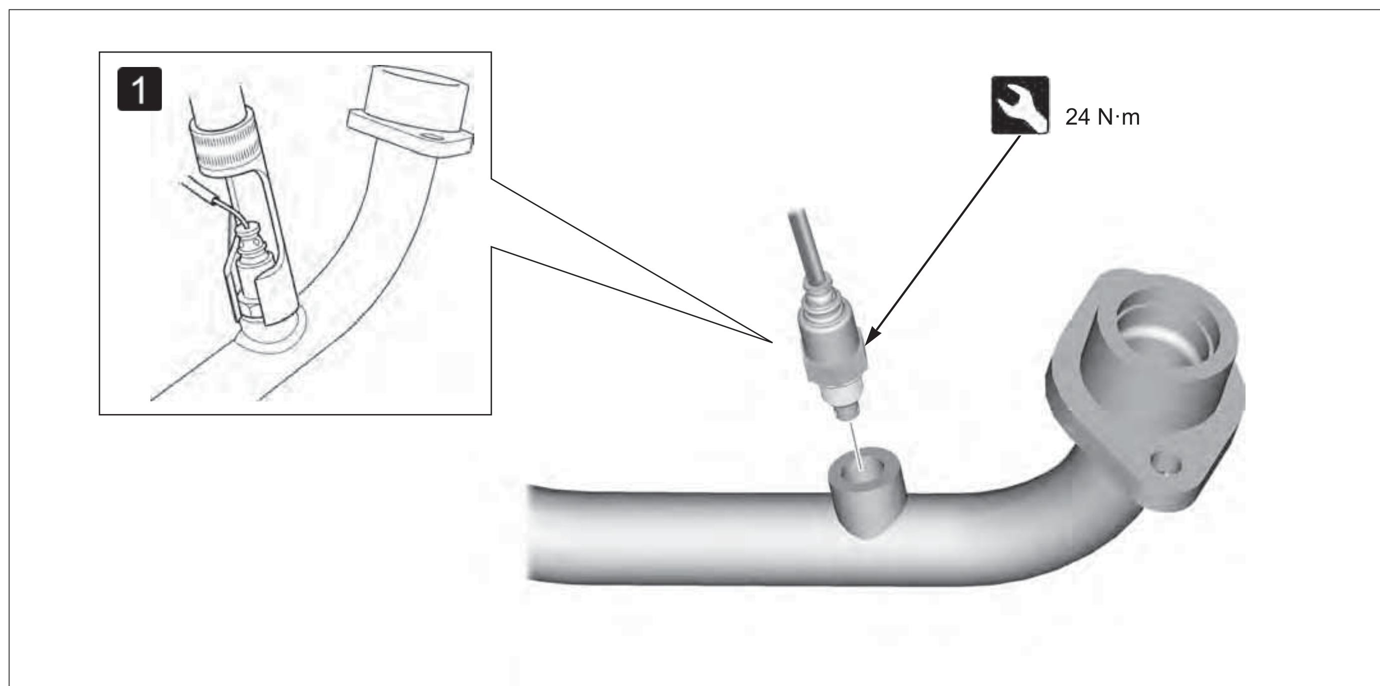
CẢM BIẾN ECT





- Kiểm tra cảm biến ECT

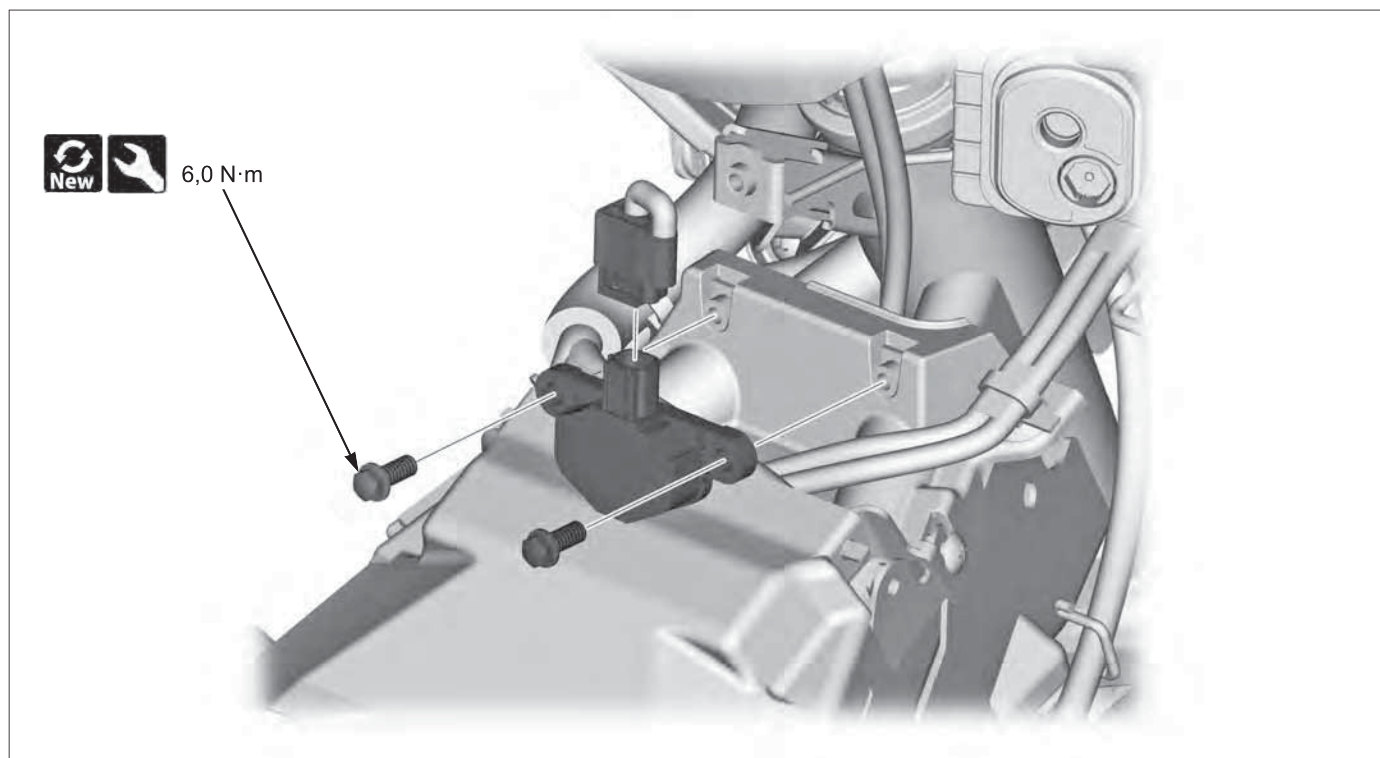
CẢM BIẾN O_2





- Ống xả T3-25
- 1 Tháo cảm biến O_2 bằng dụng cụ chuyên dụng.
  Dụng cụ mở ốc: FRXM17 (Snap on) hoặc loại tương đương

CẢM BIẾN GÓC





- Ốp ống chính T3-3

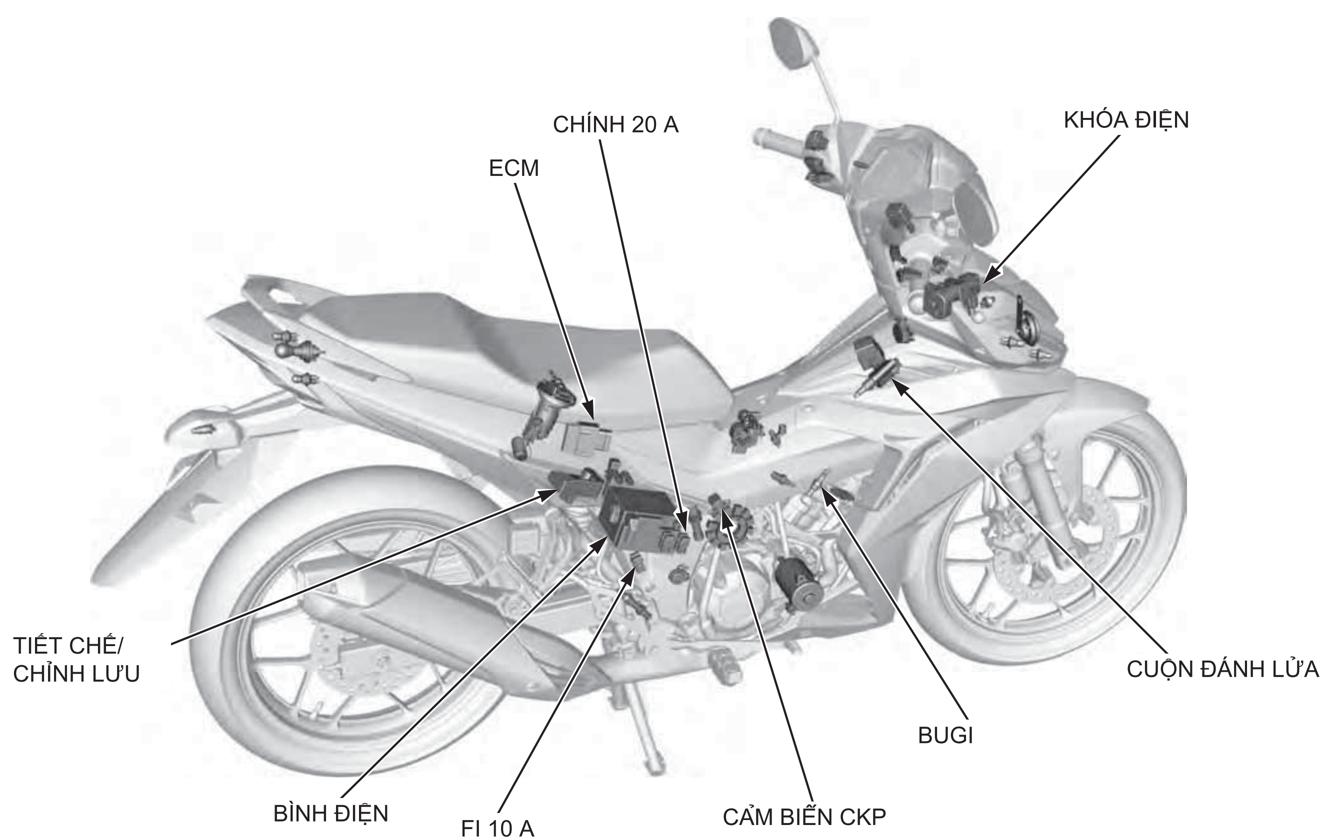


- Kiểm tra cảm biến góc

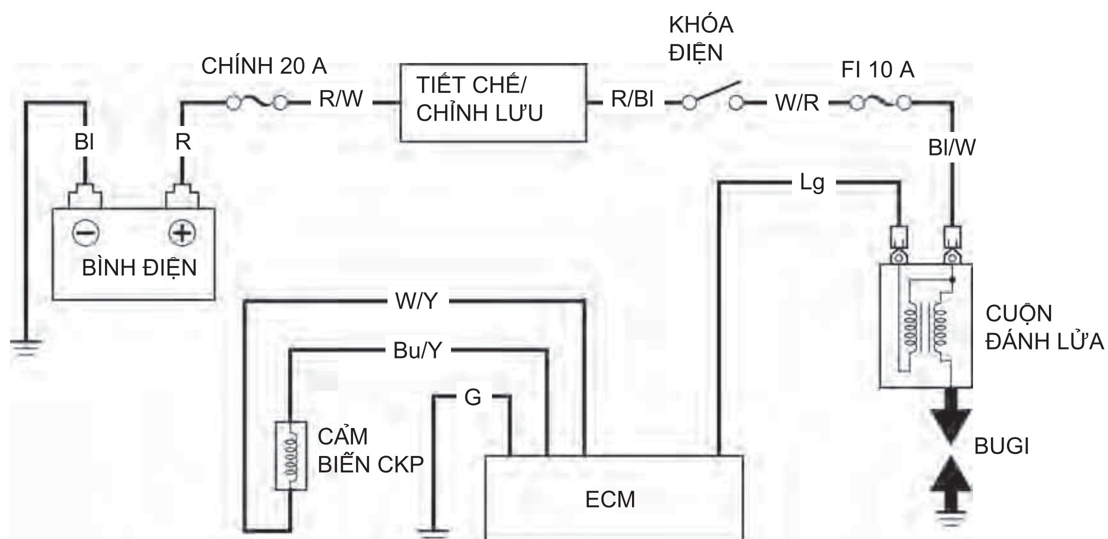


HỆ THỐNG ĐÁNH LỬA

VỊ TRÍ HỆ THỐNG ĐÁNH LỬA

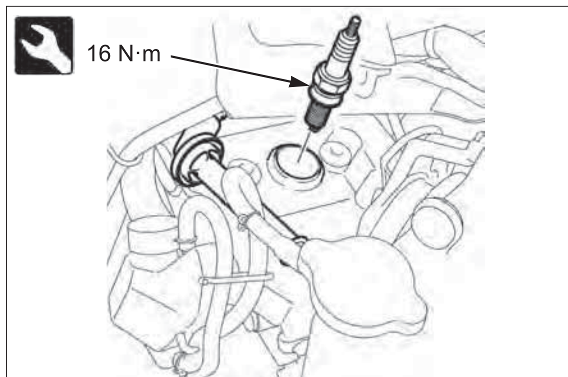


SƠ ĐỒ HỆ THỐNG ĐÁNH LỬA





THAY THẾ BUGI

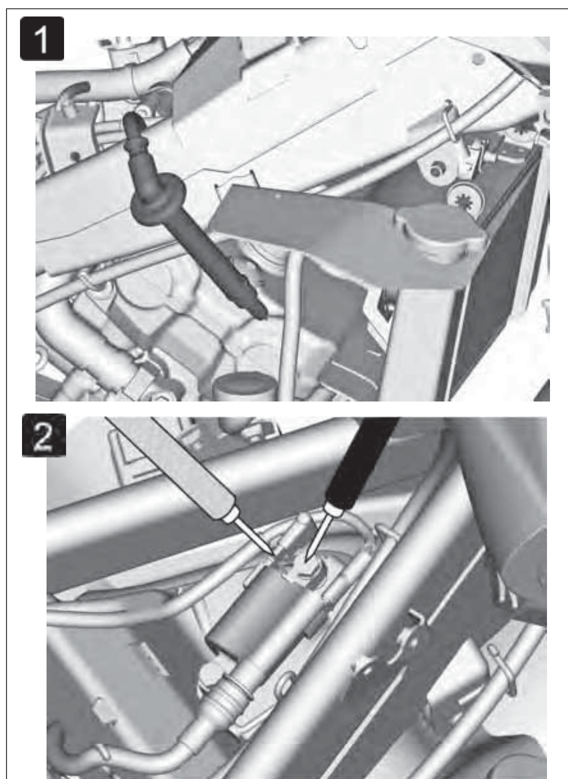




- Kiểm tra bu gi
- Két tản nhiệt (nối ống dung dịch làm mát.) T2-17

KIỂM TRA

ĐIỆN ÁP ĐỈNH SƠ CẤP CUỘN ĐÁNH LỬA





- Tham khảo sách "Hướng dẫn bảo trì cơ bản" để biết thông tin chi tiết về kiểm tra điện áp đỉnh cuộn đánh lửa.



- Ốp ống chính T3-3
- Cảm biến góc T4-20
- Giá giữ đầu nối T3-13
- Tháo chụp bugi ra khỏi bugi.
- Nối tạm thời các đầu nối đã tháo.





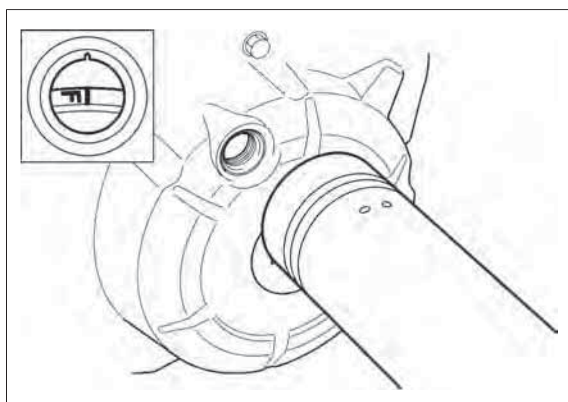
- 1 Nối một bugi chuẩn vào nắp chụp bugi sau đó nối mát nó với bu lông đầu quy lát như bước thử bugi.
- 2 Khi nối các dây sơ cấp cuộn đánh lửa, nối các đầu dò dụng cụ nắn điện áp đỉnh vào cực sơ cấp cuộn đánh lửa và mát.
  NỐI: Lg (+) – Mát (–)





- Kiểm tra điện áp ban đầu tại thời điểm này.
  ĐIỆN ÁP TIÊU CHUẨN: Điện áp bình điện
- Về số không.
- Khởi động máy bằng đề và đo điện áp đỉnh sơ cấp cuộn đánh lửa.
  ĐIỆN ÁP ĐỈNH: tối thiểu 100 V

THỜI ĐIỂM ĐÁNH LỬA





- Làm nóng động cơ đến nhiệt độ hoạt động bình thường.
- Nắp lỗ thời điểm T2-20



- Nối đèn thời điểm vào dây bugi.
- Khởi động động cơ và để nổ ở tốc độ cầm chừng.
  TỐC ĐỘC CẦM CHỪNG: 1.500 ± 100 (vòng/phút)

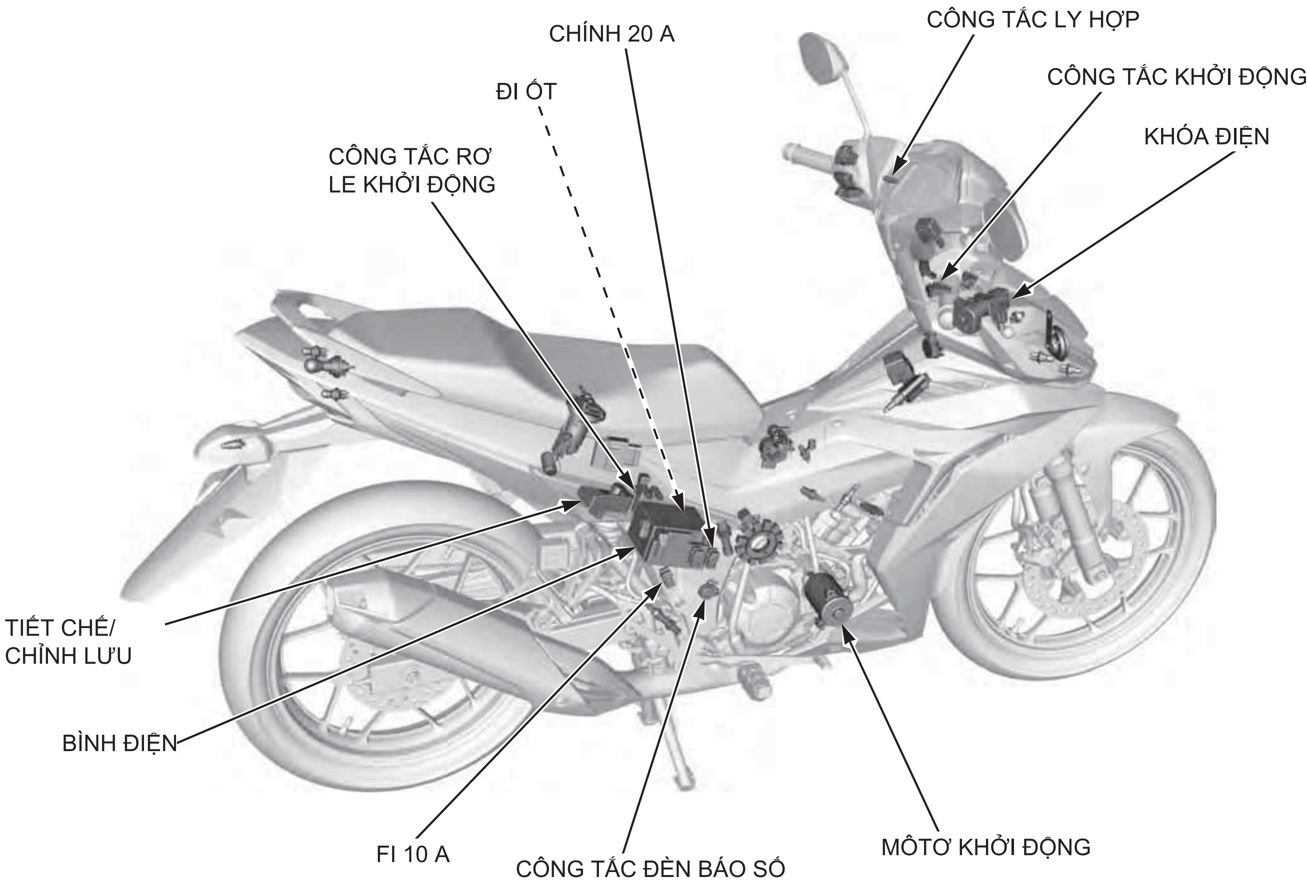


- Thời điểm đánh lửa chính xác nếu dấu "F" trên vô lăng khớp với dấu đột trên ốp vách máy trái.

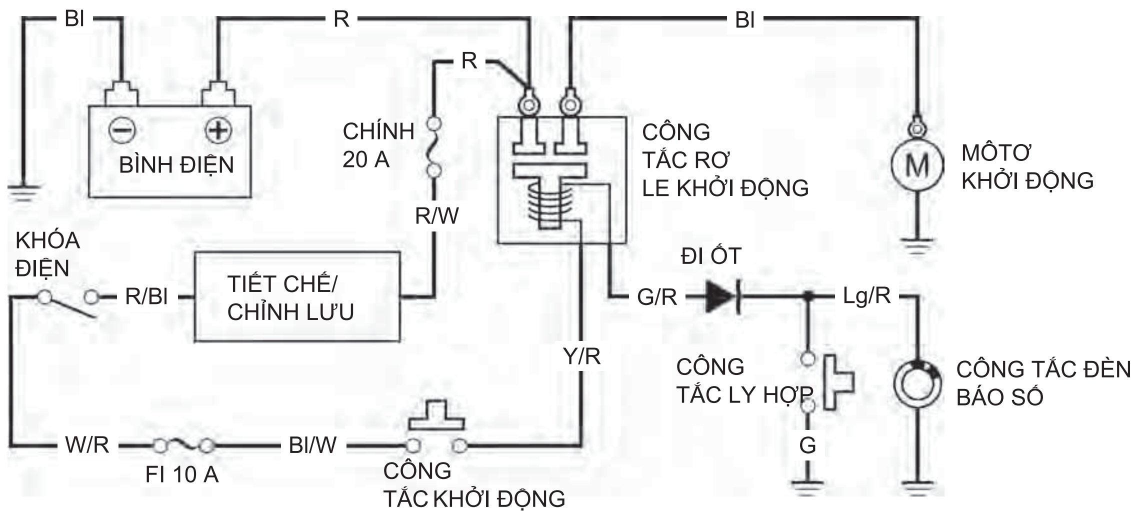


KHỞI ĐỘNG ĐIỆN

VỊ TRÍ HỆ THỐNG KHỞI ĐỘNG ĐIỆN



SƠ ĐỒ HỆ THỐNG KHỞI ĐỘNG ĐIỆN



TÌM KIẾM HƯ HỎNG HỆ THỐNG KHỞI ĐỘNG ĐIỆN

MÔ TƠ ĐỀ KHÔNG QUAY

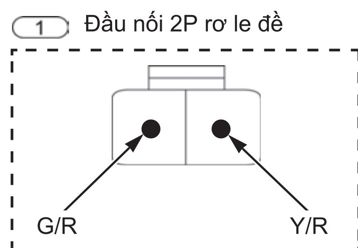


- Ốp bảo dưỡng bình điện T3-7



- Lỏng hoặc tiếp xúc kém cực/đầu nối liên quan.
- Tình trạng bình điện
- Cháy cầu chì

Sơ đồ đầu nối



1. Kiểm tra mạch đầu vào cuộn rơ le khởi động

 1 ⇨  ⇨  1

- Nối: Y/R (+) – Mát (–)
- Ấn nút đề.
- Có điện áp bình điện không?

Không 

- Kiểm tra như sau:
  – Khóa điện
  – Công tắc đề
  – Mạch liên quan đến mạch đầu vào cuộn rơ le khởi động
  – Mạch đầu vào/đầu ra tiết chế/chỉnh lưu

Có ▼

2. Kiểm tra mạch mát cuộn rơ le khởi động

 1 ⇨  1

- Nối: G/R – Mát
- Kéo cần ly hợp hoặc để hộp số ở vị trí không số.
- Có thông mạch không?

Không 

- Kiểm tra như sau:
  – Đi ốt
  – Công tắc ly hợp
  – Công tắc không số
  – Mạch liên quan đến mạch mát cuộn rơ le khởi động

Có ▼

3. Kiểm tra rơ le đề

- Thay mới rơ le đề và kiểm tra lại.
- Mô tơ có quay không?

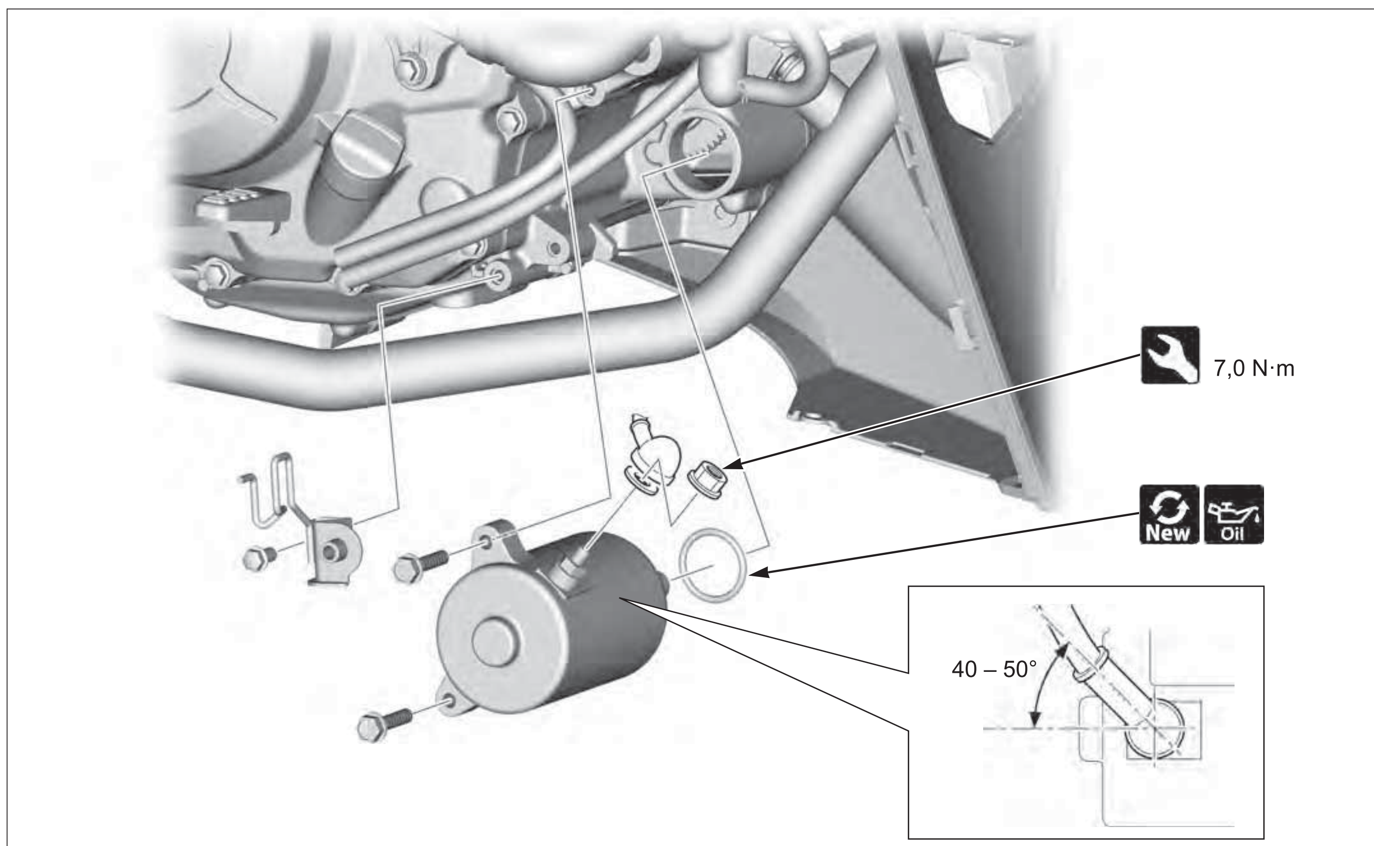
Có 

- Hỏng rơ le đề gốc

Không ▼

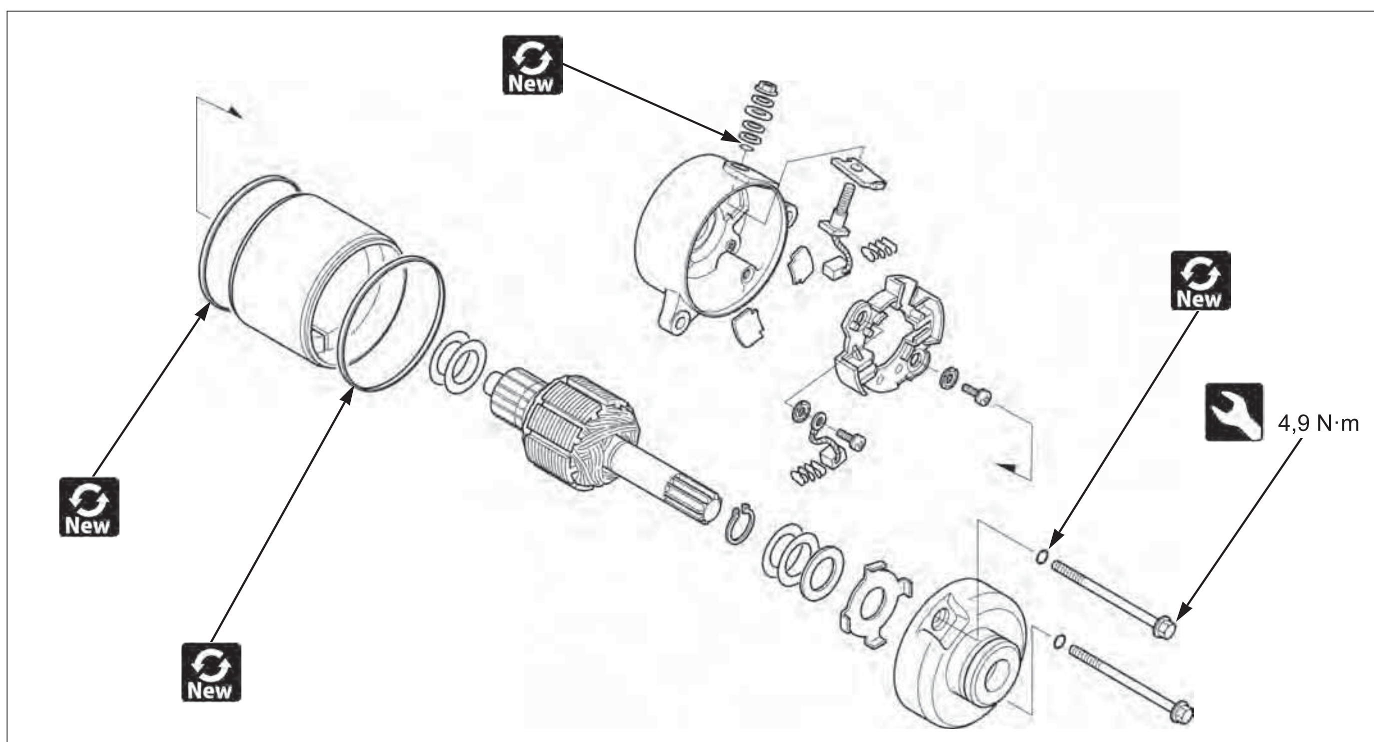
- Kiểm tra ngắn mạch hoặc đứt mạch dây mô tơ đề .
- Nếu không bị lỗi mạch, thay mới mô tơ đề T4-25, và kiểm tra lại.

MÔTƠ KHỞI ĐỘNG





- Ốp bên phải T3-4





- Kiểm tra môtơ khởi động

CÔNG TẮC ĐÈN BÁO SỐ

New Oil

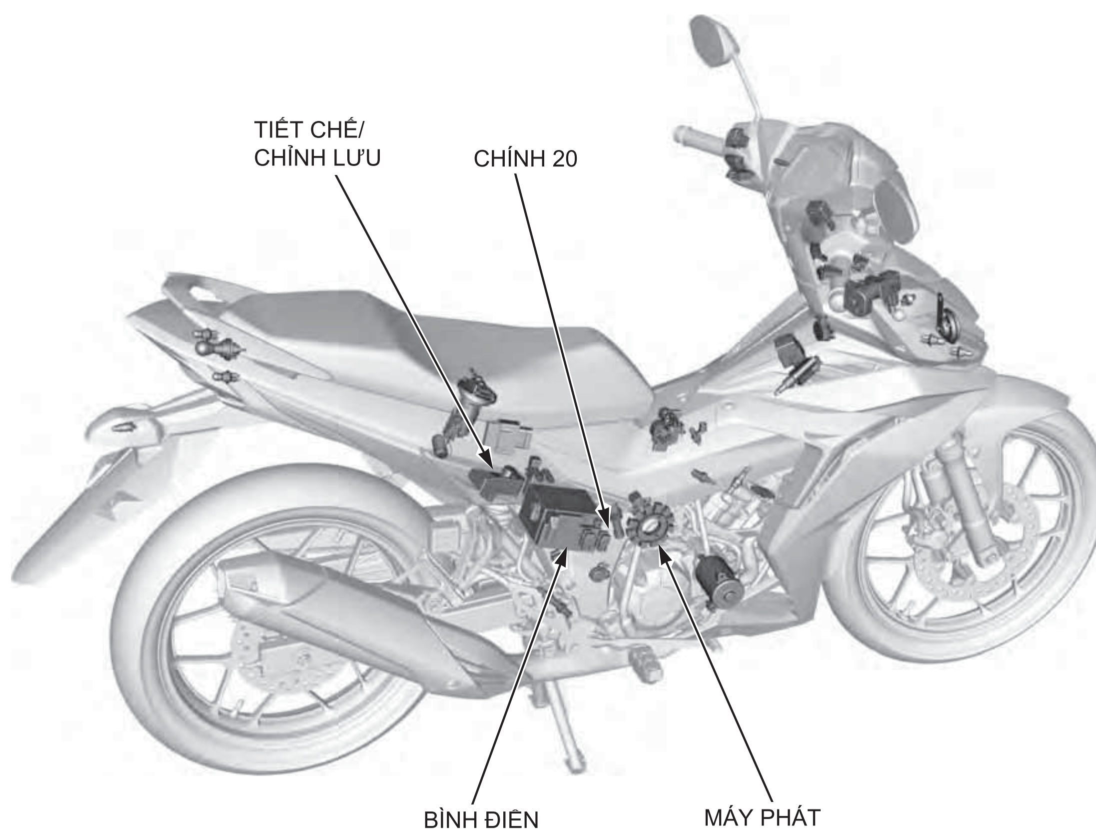


- Ốp nhông tải T3-21
- Ốp thân bên trái T3-19

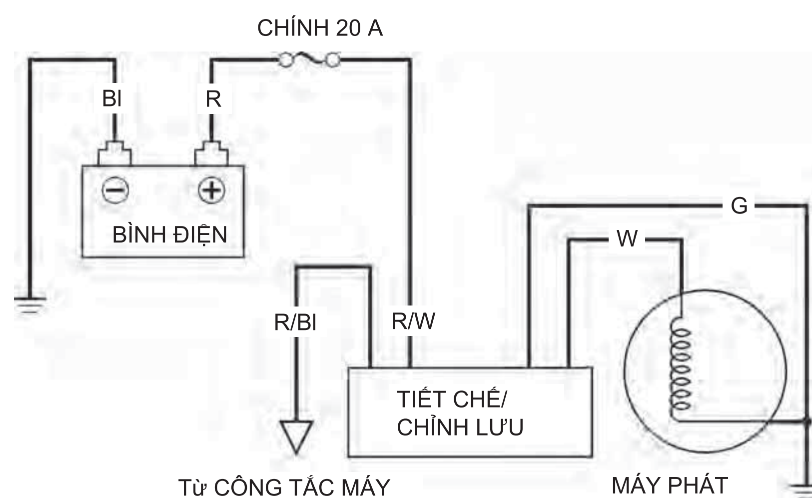


BÌNH ĐIỆN/HỆ THỐNG SẠC

VỊ TRÍ HỆ THỐNG SẠC/BÌNH ĐIỆN



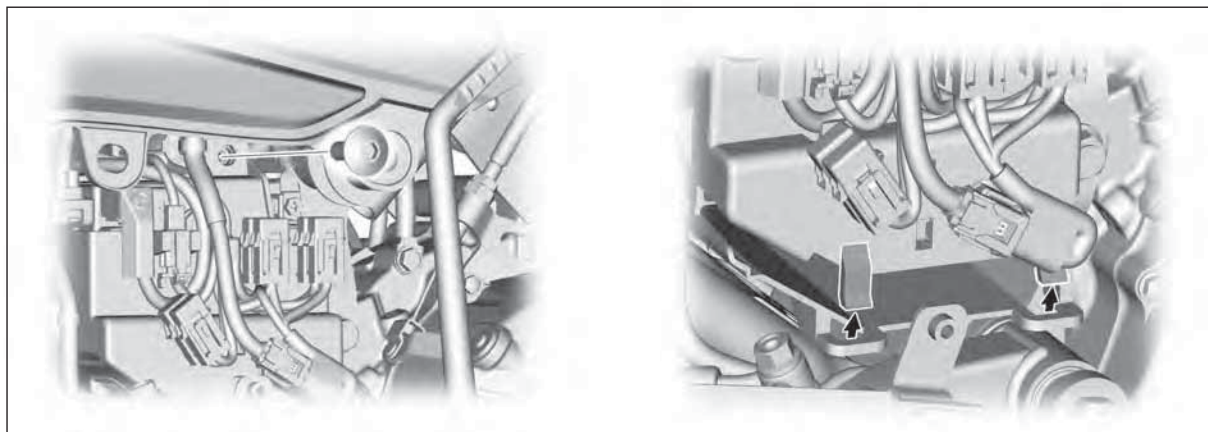
SƠ ĐỒ HỆ THỐNG SẠC/BÌNH ĐIỆN

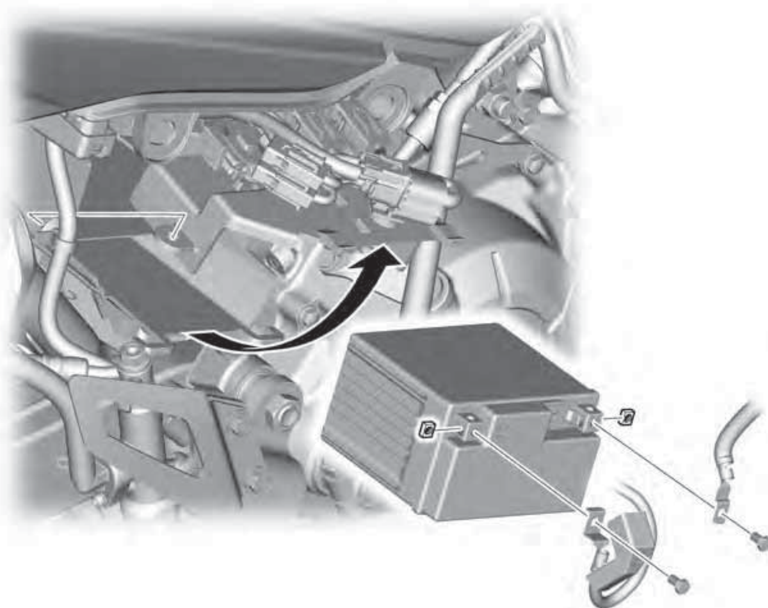




- Thông tin hệ thống sạc/bình điện, tìm kiếm hư hỏng và kiểm tra.

BÌNH ĐIỆN



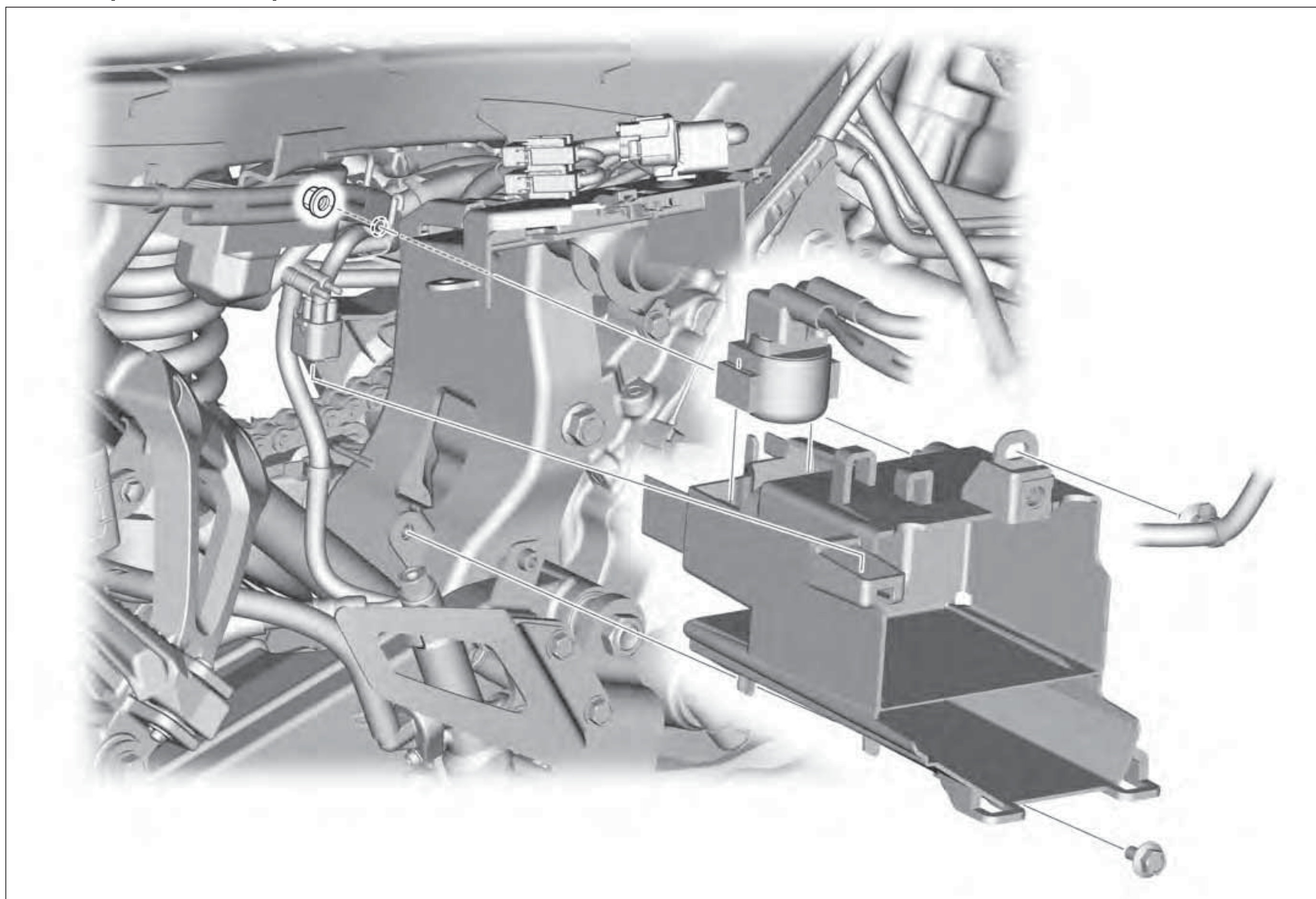




- Ốp bảo dưỡng bình điện T3-7



KHAY ĐỰNG BÌNH ĐIỆN

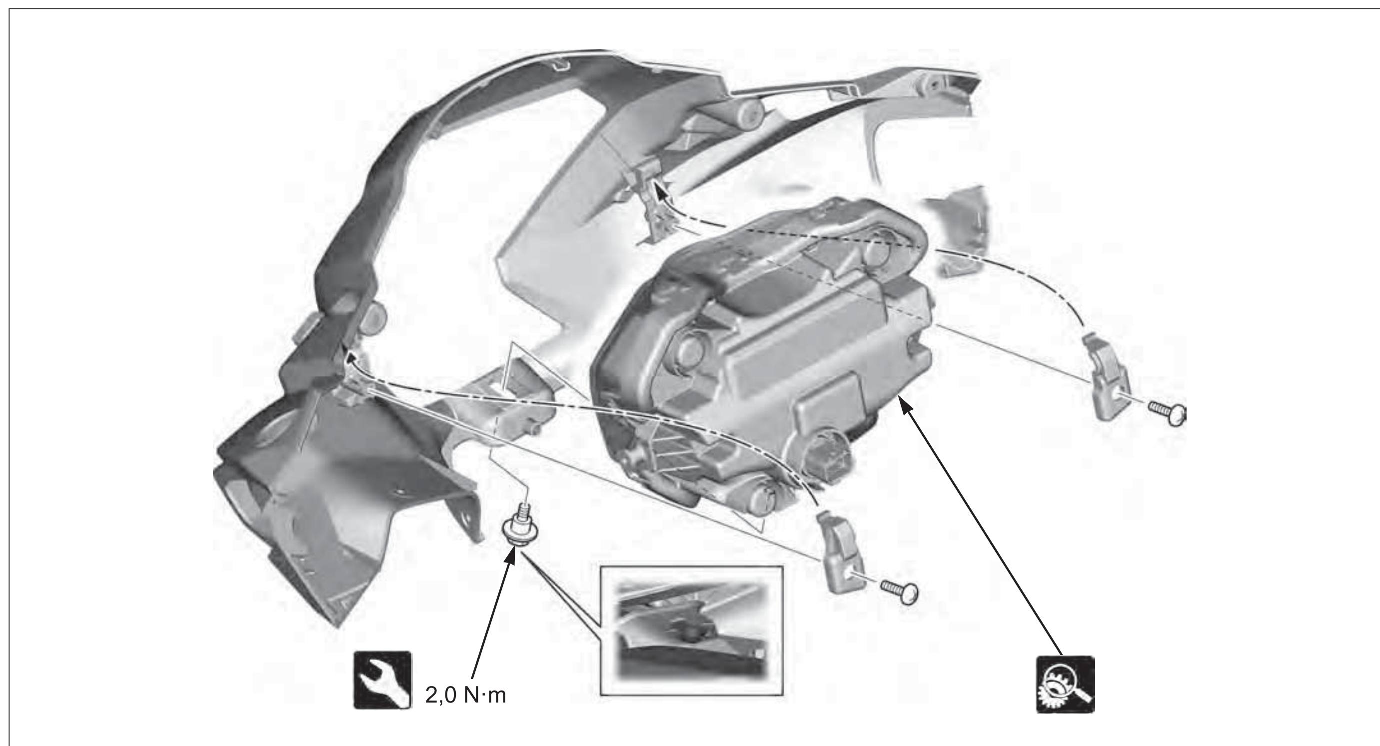




- Bình điện T4-28
- Hộp lọc gió T2-7

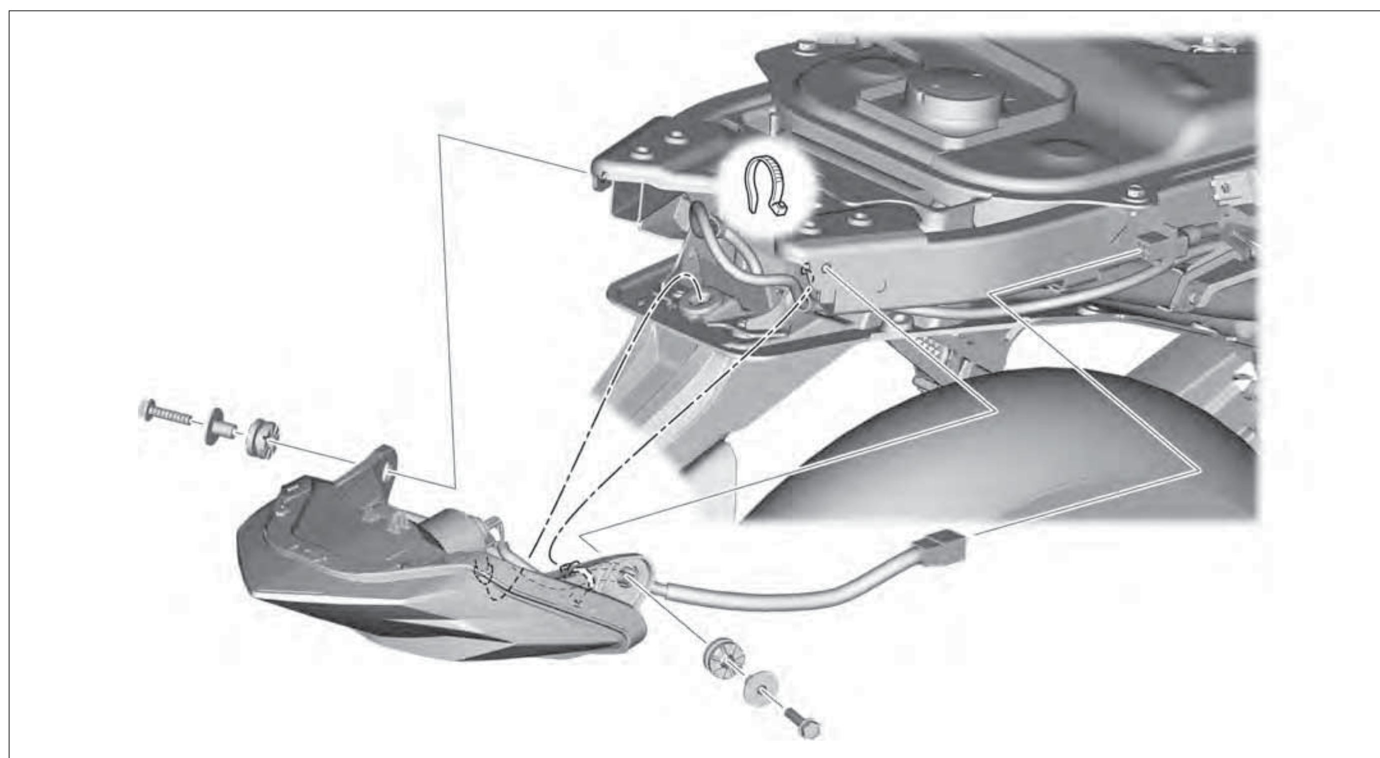
HỆ THỐNG ĐÈN

- Khi động cơ không hoạt động ở chế độ chiếu xa.
  Nếu chuyển sang chế độ chiếu gần trong vòng 3 giây, đèn nháy sáng thể hiện hệ thống hoạt động bình thường.





- Ốp trước tay lái T3-9

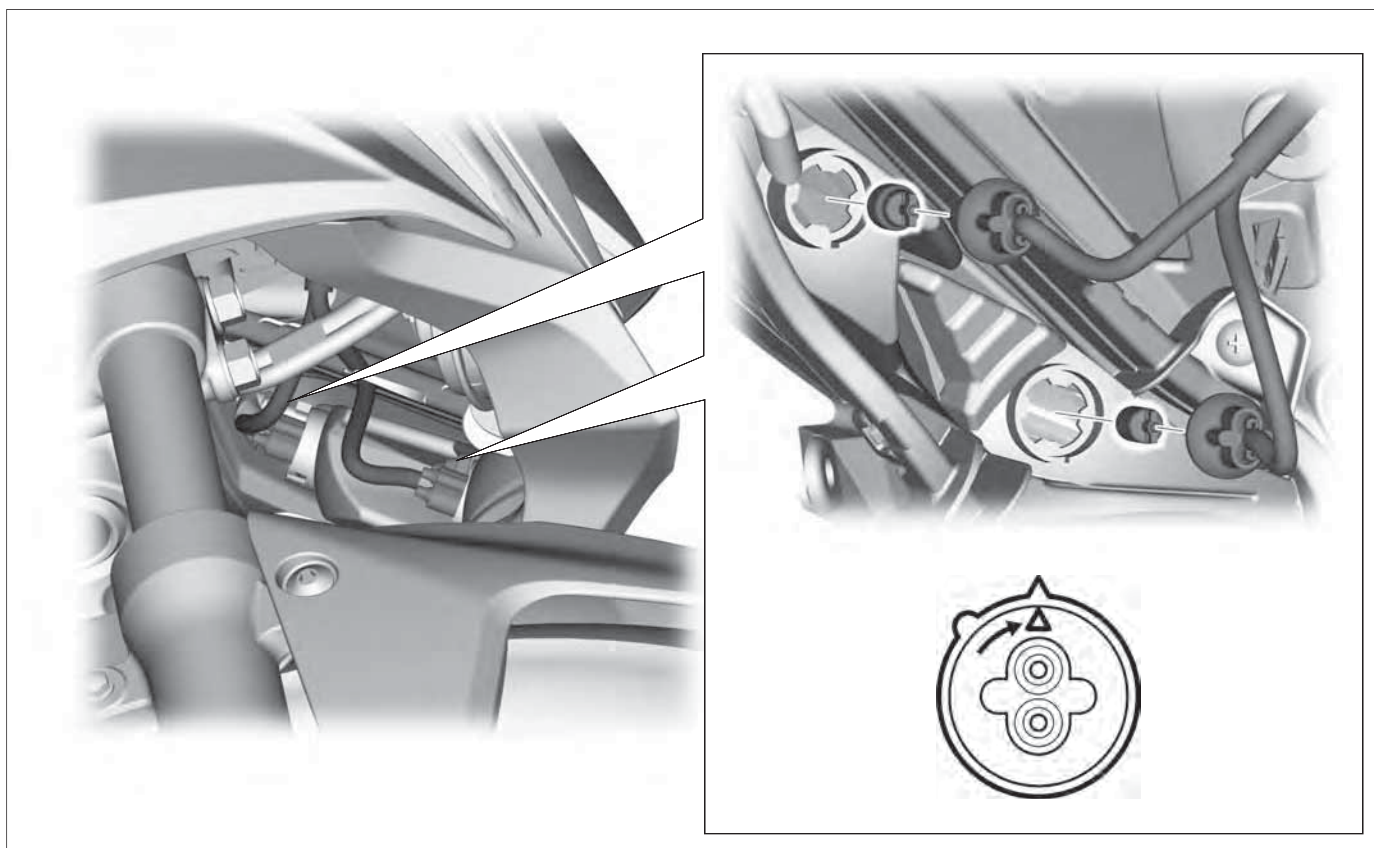


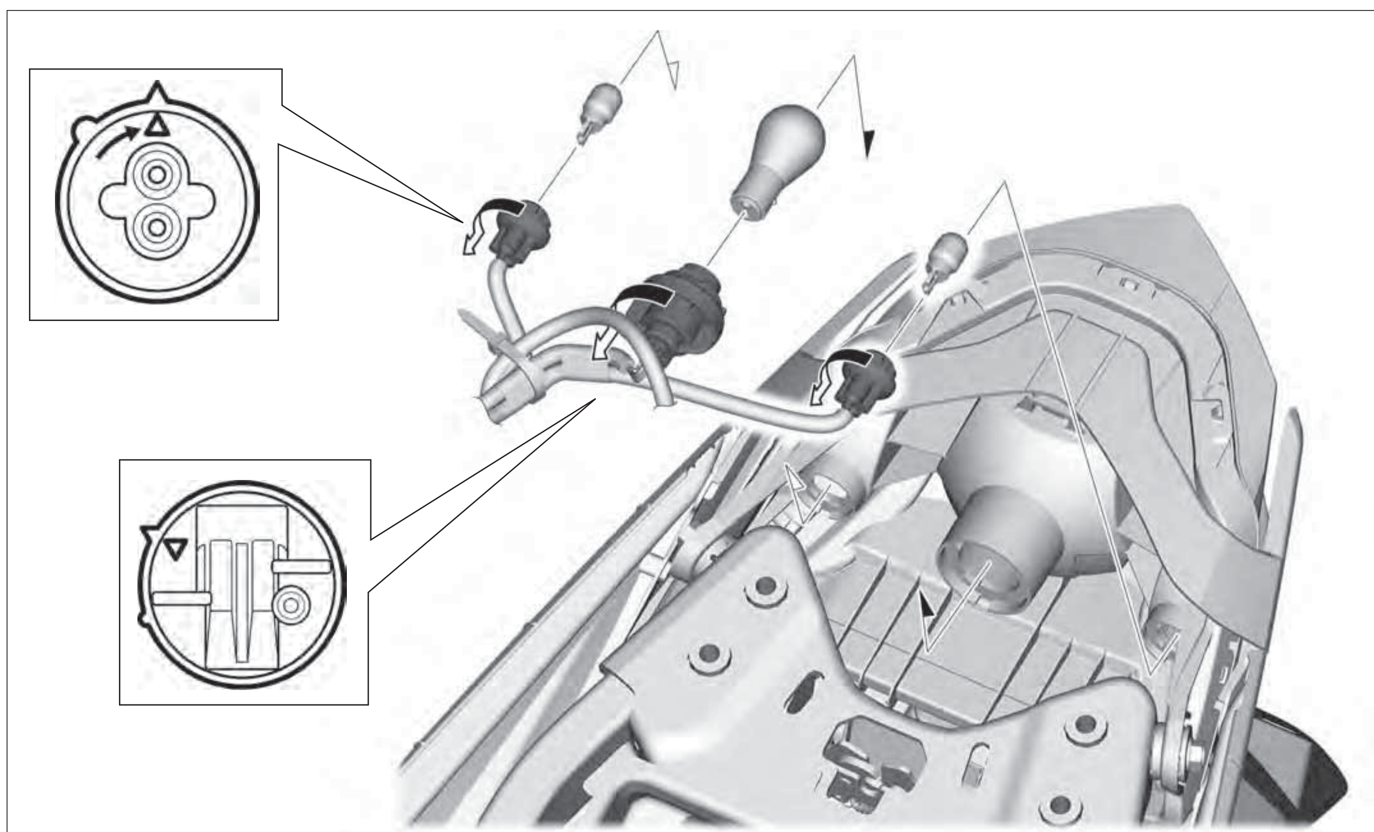


- Ốp đèn hậu T3-18



THAY THẾ BÓNG ĐÈN







- Ốp đuôi sau T3-17

TÌM KIẾM HƯ HỎNG HỆ THỐNG ĐÈN

ĐÈN PHA NHẤP NHÁY (ĐÈN LED)



- Ốp trước tay lái T3-9



- Thay mới tiết chế/chỉnh lưu và kiểm tra lại.
  Nếu đèn pha vẫn nháy, hãy thay cả cụm đèn pha.

ĐÈN PHA LED KHÔNG SÁNG



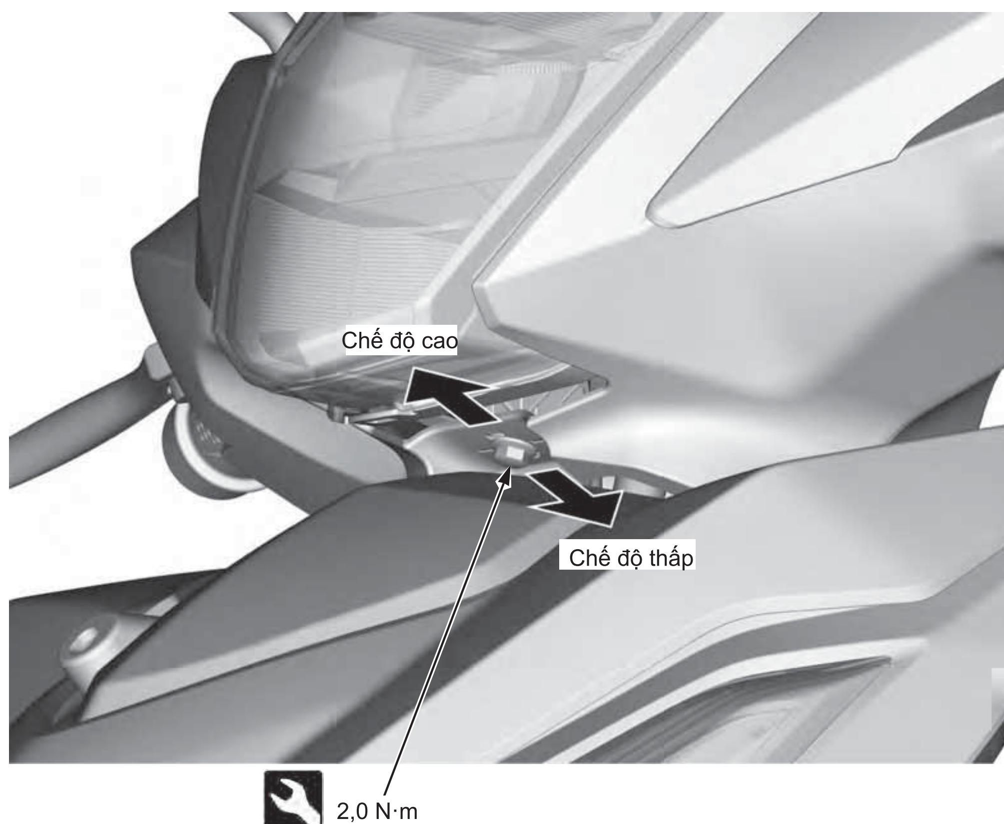
- Ốp sau tay lái T3-10
- Ốp dưới thanh gác chân sau T3-19



Kiểm tra như sau:
– Bó dây
– Bó dây phụ phía trước
– Công tắc đèn

- Nếu bó dây và công tắc đèn OK, hãy thay mới tiết chế/chỉnh lưu và kiểm tra lại.
  Nếu đèn pha LED không sáng, hãy thay cả cụm đèn pha.

ĐỘ RỌI ĐÈN PHA





ĐỒNG HỒ TỐC ĐỘ

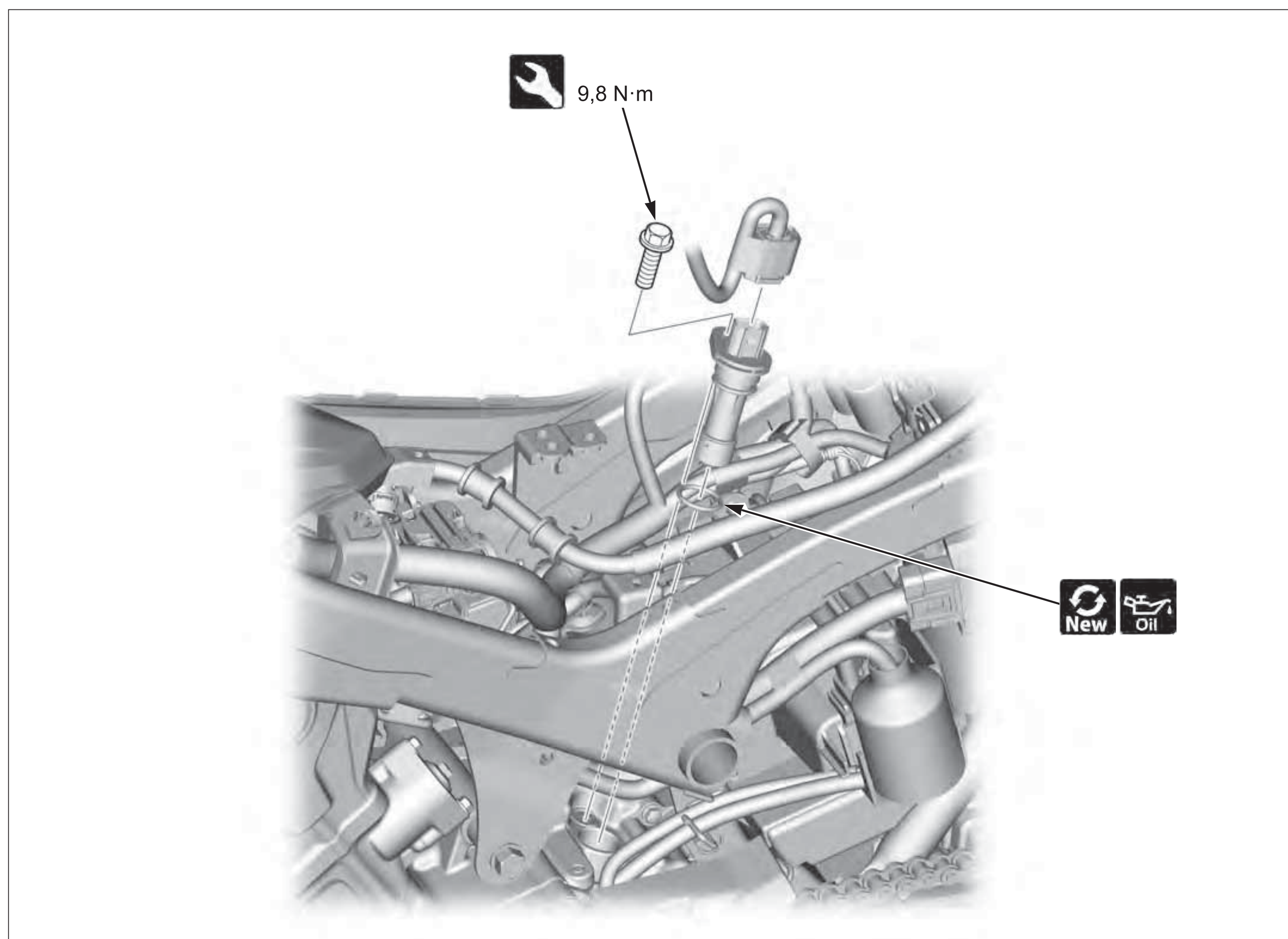
1,0 N·m



- Ốp trước tay lái T3-9



CẢM BIẾN VS





- Hộp lọc gió T2-7



CẢM BIẾN MỰC XĂNG

1

P

Bl

New



- Bộ bơm xăng T2-4



- 1 Đi dây cảm biến mực xăng qua dẫn hướng và các cực đúng cách.

TÌM KIẾM HƯ HỎNG ĐỒNG HỒ BÁO XĂNG

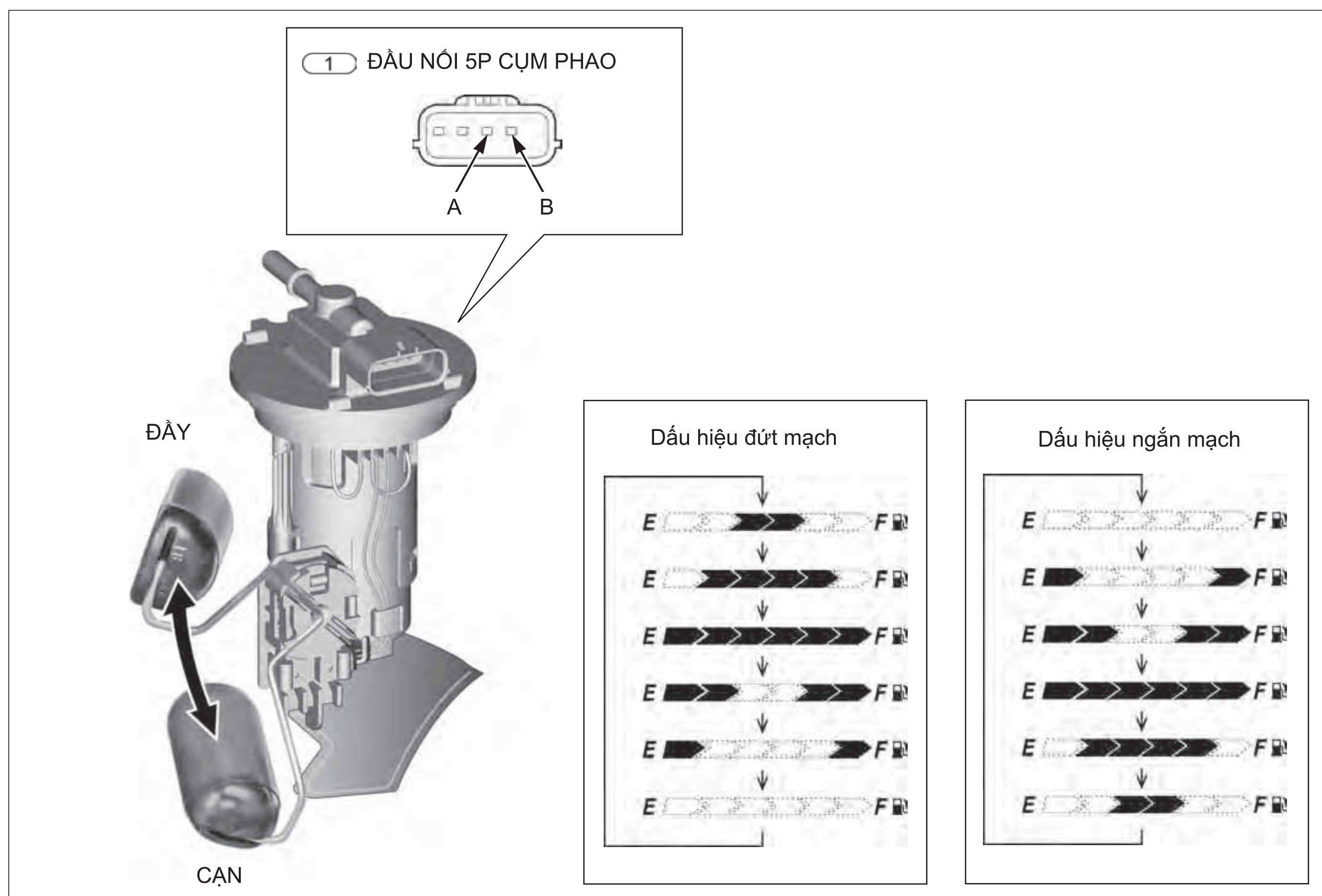
DẤU HIỆU BÁO LỖI ĐỒNG HỒ BÁO XĂNG



- Bộ bơm xăng T2-4



- Lỏng hoặc tiếp xúc kém cực/đầu nối liên quan.



1. Kiểm tra mạch cảm biến mực xăng

• Kiểm tra dây Y/BI, G/BI. • Có bị hở mạch hoặc ngắn mạch không?	Không ▶	• Hỏng dây Y/BI hoặc G/BI

Có ▼

2. Kiểm tra cảm biến mực xăng

  • Nối: A – B • Tiêu chuẩn: ĐẦY 6 – 10 Ω, CẠN 384 – 396 Ω. • Có điện trở tiêu chuẩn không?	Không ▶	• Thay mới cảm biến mực xăng T4-35, và kiểm tra lại.

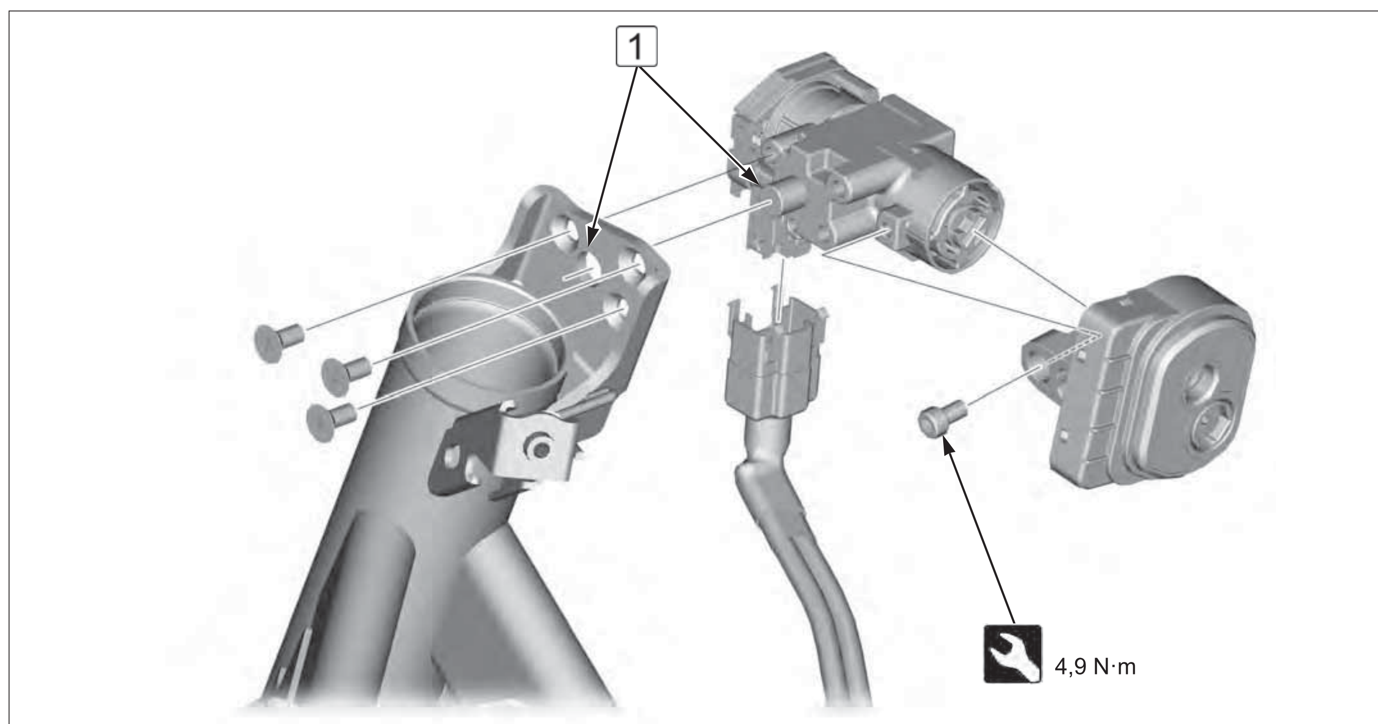
Có ▼

- Thay mới đồng hồ tốc độ T4-33, và kiểm tra lại.



CÁC BỘ PHẬN HỆ THỐNG ĐIỆN

KHÓA ĐIỆN



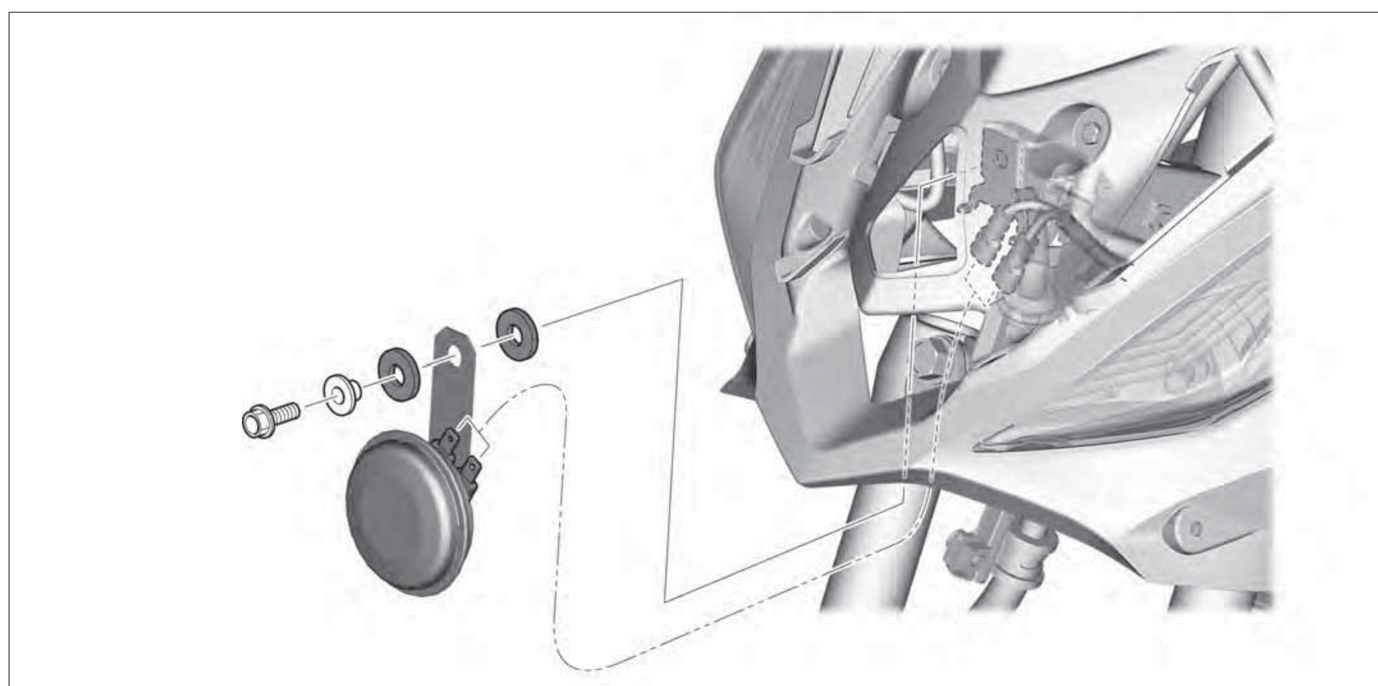


- Cầu giảm xóc T3-31



- 1 Lắp ổ khóa điện bằng cách khớp vấu lồi vào lỗ trên khung.

CÒI



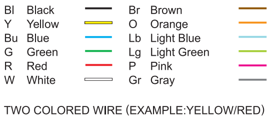


- Ốp trên trước T3-11

GHI CHÚ

MỤC LỤC

FS150F-G (VN)



Ổ KHÓA ĐIỆN

	BAT1	BAT2
ON	O	O
OFF		
LOCK		
MÀU	R/Bl	W/R

CÔNG TẮC PHA/CỐT

	LED B	LO	HI
LO	O	O	
(N)			
HI	O		O
MÀU	W/Bl	W	Y/W

CÔNG TẮC ĐÈN BÁO RẼ

	W	R	L
R	O	O	
N			
L	O		O
MÀU	Gr	Lb	O

CÔNG TẮC CÒI

	HO	BAT
NHẢ		
NHẤN	O	O
MÀU	Bl	Br

CÔNG TẮC ĐỀ

	BAT	ST
NHẢ		
NHẤN	O	O
MÀU	Y/R	Bl/W

CÔNG TẮC ĐÈN

	C1	HL	C2	TL
OFF	O	O		
TL	O	O	O	O
HL			O	O
MÀU	Br/W	W/G	Br	Br